Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
ROK V KWIECIEŃ — CZERWIEC, ZESZYT 2

INSTYTUT BAŁTYCKI
GDAŃSK – BYDGOSZCZ – SZCZECIN
1947

Jantar
PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ POMORSKICH I BAŁTYCKICH

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK V, ZESZYT 2 BYDGOSZCZ, KWIECIEŃ–CZERWIEC 1947

TREŚĆ

Artykuły

R. GALON. Polska nauka geograficzna a Pomorze 89
J. BOROWIK. Węzeł Bydgoski spójnią Wielkiego Pomorza . . . 94
A. MUSZYŃSKI. Niedorozwój gospodarczy b. Prus Wschodnich pod rządami niemieckimi 107
E. GARBACIK. Sytuacja gospodarcza Szwecji 122

Dyskusje

M. KIEŁCZEWSKA-ZALESKA. Bydgoszcz a Pomorze 134

Zagadnienia terenowe

J. SOBIESZCZAŃSKI. Trudności rolnictwa zach.-pomorskiego . . 136
T. WIECZOROWSKI. Stan prehistorii na terenie Szczecina . . . 139

Kronika życia gospodarczego Pomorza . 142
Kronika życia naukowego i kult. Pomorza 147
Z krajów bałtyckich 151
Recenzje i omówienia 155

BIBLIOGRAFIA POMORSKA — oprac. W. Nowodworski 161

Wydano z zasiłkiem Ministerstwa Oświaty

Prenumerata „Jantara" za I półrocze r. 1947 wynosi z przesyłką zł 210,—
Cena pojedyńczego zeszytu zł 110,—.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA „JANTARA"
INSTYTUT BAŁTYCKI, BYDGOSZCZ, Al. 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Konto PKO Bydgoszcz nr VI-165

Drukiem Zakładów Graficznych pod Zarządem Państwowym Toruń, Rubiańska 15-17
E 040650

Jantar PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ POMORSKICH I BAŁTYCKICH

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK V, ZESZYT 2 BYDGOSZCZ, KWIECIEŃ - CZERWIEC 1947

RAJMUND GALON

POLSKA NAUKA GEOGRAFICZNA A POMORZE

Tegoroczny zjazd Polskiego Towarzystwa Geograficznego obrał jako siedziby swych obrad dwie miejscowości, Toruń i Szczecin. Jedni mogą to połączenie dwóch odległych sobie miast w ramach jednego zjazdu uważać za przypadek. Inni natomiast zechcą dopatrzeć się w tym posunięciu organizacyjnym pewnej demonstracji politycznej. Tymczasem geograficzną podstawą tego dwumiejscowego zjazdu jest stwierdzenie, że Toruń i Szczecin leżą na skrajach tej samej, jednolitej krainy geograficznej, położonej pomiędzy dolną Wisłą a dolną Odrą. Jednym z celów zjazdu jest poznanie tej krainy pomorskiej i jej charakteru całościowego przy pomocy pociągu wycieczkowego właśnie na trasie Toruń — Szczecin. Jest to trasa bardzo pouczająca, wiążąca miasta te jakby dwa bieguny, położone po przekątnej prawie regularnego prostokąta krainy pomorskiej.

Zjazd Polskich Geografów, dający w powyższy niejako symboliczny sposób wyraz przekonaniu o wartości geograficznej terenu, leżącego na trasie pomiędzy Toruniem a Szczecinem, nasuwa szereg refleksyj. Zjazd bowiem będzie nie tylko pewnego rodzaju konfrontacją z geograficznym obliczem Pomorza, lecz także przeglądem polskiego dorobku naukowego w dziedzinie geografii Pomorza I od razu należy stwierdzić, że polskie piśmiennictwo geograficzne, dotyczące całego obszaru Pomorza Zachodniego, nie jest obfite. Idzie tu przede wszystkim o prace geograficzne napisane w okresie m i ę d z y w o j e n n y m. A jednak nie wolno twierdzić, że polski świat geograficzny w owym czasie nie wykazał zainteresowania wobec całego obszaru pomorskiego, że ograniczał się w swych pracach naukowych jedynie do Pomorza w granicach przedwojennych do r. 1939, tj. do dawnego województwa pomorskiego, oraz że dopiero obecnie po uzyskaniu ziem zachodnich, a tym samym całego Pomorza, „odkrywa" swe ziemie dla polskiej nauki i pośpiesznie odrabia zaległości. Albowiem najlepszym zaprzeczeniem tego twierdzenia jest wydany już na szereg lat przed ostatnią wojną przez Polskie Towarzystwo

Krajoznawcze „Słownik Geograficzny Państwa Polskiego i Ziem historycznie z Polską związanych".

Zdołano wydrukować pierwszy tom tego monumentalnego wydawnictwa, dotyczący właśnie całego Pomorza bez względu na ówczesne granice polityczne oraz dawnych Prus Wschodnich, które dziś często nazywamy Pomorzem Wschodnim. Tom ten zawiera poza właściwą częścią słownikową, tj. opisem miejscowości i innych obiektów geograficznych w porządku alfabetycznym, obszerny wstęp, obejmujący wyczerpujące opracowania, dotyczące położenia i morfologii Pomorza (St. Pawłowski), klimatu (R. Galon), roślinności (A. Wodziczko), fauny (J. W. Szulczewski), hydrografii (K. Chmielewski), ludności (A. Wrzosek), osadnictwa (M. Kiełczewska), etnografii (B. Stelmachowska), stosunków gospodarczych (W. Winid) i szereg innych cennych artykułów omawiających prehistorię, historię, antropologię itd. tego obszaru.

Powyższe wydawnictwo, posiadające dużą wartość naukową i mogące się poszczycić niejednym oryginalnym rozwiązaniem rozpatrywanych problemów geograficznych i licznymi nowymi koncepcjami naukowymi, jest dowodem szerokiego spojrzenia przestrzennego polskiej nauki geograficznej i upewnia nas w przekonaniu, że odzyskanie dawnych ziem polskich nie zastało geografii polskiej nieprzygotowanej do przyjęcia tych terenów wraz z ich problematyką geograficzną.

Powyższe twierdzenia, oparte na wyżej omawianej publikacji, lecz przy tym nie umniejszające znaczenia innych publikacyj geograficznych czy to z okresu międzywojennego, czy to z czasów pierwszej wojny światowej, kiedy to polska nauka geograficzna informowała świat o naszym istnieniu i naszych żądaniach terytorialnych, nakłada na polski świat geograficzny poważne obowiązki. Przede wszystkim idzie o to, by owe międzywojenne polskie tradycje geograficzne doczekały się odpowiedniej kontynuacji w dzisiejszych pracach polskiej nauki geograficznej. Z zadowoleniem możemy skonstatować, że nasz powojenny dorobek geograficzny dotyczący całego Pomorza jest wcale poważny i dotyczy zarówno przyrodniczej jak i ludnościowo-gospodarczej strony zagadnień geograficznych tego obszaru. Nie jest moim zamiarem podać dokładną bibliografię tych prac, których zresztą stale przybywa. Uczynił to dr W. Okołowicz.[1] Natomiast pragnę zwrócić uwagę na te problemy geograficzne Pomorza, których opracowanie staje się konieczne, czy to w związku z istniejącym stanem badań zarówno polskich jak niemieckich odnośnie tego

[1] „Prace geograficzne o Pomorzu", Komunikaty Działu Inform. Nauk. Wydziału Pomorzoznawczego Inst. Bałt. 1946, nr 18.

obszaru, czy to w następstwie połączenia się Pomorza w ramach polskiej państwowości.

Rozpatrzmy z tego punktu widzenia poszczególne działy geograficzne. Mnóstwo jest problemów morfologicznych, które wymagają naświetlenia i rozwiązania. Przede wszystkim nasuwa się kwestia genezy form terenowych, które — jak wiadomo — zawdzięczają swe istnienie budującej a równocześnie niszczącej działalności lodowców z epoki lodowej oraz ich wód roztokowych. Dotąd nie wiemy, czy Pojezierze Pomorskie, będące jednym wielkim skupiskiem moren czołowych, ułożonych pasmowo w kierunku równoleżnikowym, powstało podczas jednej z faz postojowych lądolodu, który przedtem zajmował większe obszary Polski, czy też jest wynikiem odrębnego, nowego zlodowacenia.

Nie wyjaśniony jest jeszcze na wszystkich odcinkach stosunek genetyczny Pojezierza Pomorskiego do wielkiej pradoliny, ciągnącej się na południowym skraju Pomorza i wytworzonej przez wody roztokowe lądolodu i wody z rzek, przychodzących z południa. Opracowania wymaga także tzw. pradolina pomorska, ciągnąca się na północnym przedpolu Pojezierza Pomorskiego, i jej kontakt genetyczny z dawną zatoką morską (zastoiskiem?) na terenie dzisiejszych żuław gdańskich i dawnego zastoiska szczecińskiego.

Należy także zbadać przebieg transgresji polodowcowego Morza Litorinowego, które zalało część obszaru Pomorza, o czym łatwo się możemy przekonać, śledząc urozmaicone dno wzdłuż Pomorza, przypominające żywo jego formy terenowe.

A jak dokonał się odwrót Wisły i Odry na północ do Bałtyku poprzez Pojezierze? Istniejące prace wprawdzie notują przebieg tego ciekawego procesu, lecz przyczyna odwrotu jest nadal nieznana. Dla rekonstrukcji procesów rozwojowych powierzchni Pomorza jest rzeczą konieczną nawiązać do obszaru b. Prus Wschodnich (tzw. Pomorza Wschodniego). I tu otwiera się wdzięczne pole dla pracy naukowej.

Prace klimatologiczne dotyczące Pomorza są nieliczne. Niemieckie prace H e l l m a n n a i innych są raczej ogólnikowe ze względu na zbyt rzadką sieć stacyj meteorologicznych. Na terenie Pomorza krzyżują się wpływy atlantyckie z wpływami Morza Bałtyckiego. Rozgraniczenie tych wpływów i zbadanie mechanizmu ich nakrywania się — oto ciekawe tematy dla klimatologów. Nie wolno pominąć również interesujących problemów limnologicznych. Dużo jeszcze jezior (zwłaszcza mniejszych) jest niezbadanych, a studia nad poziomem wód jeziornyrh na tle badań poziomu wód gruntowych należą do bardziej ciekawych prac z pogranicza limnologii i klimatologii.

A wreszcie cała olbrzymia dziedzina zagadnień geograficznych dotyczących człowieka oraz form jego bytu i pracy. Było by rzeczą

pożyteczną rozpocząć na Pomorzu badania nad rozwojem krajobrazu kulturalnego, tak jak uczyniono dla Wielkopolski (Hładyłowicz) i dla Ziemi Chełmińskiej. Prace nad rozwojem zasiedlenia przyczynią się niewątpliwie do dalszego oświetlenia stosunków polsko-niemieckich na tych ziemiach. Rozpoczęte już niezwykle interesujące badania nad rozwojem miast w świetle ich położenia pozwolą na określenie roli czynników naturalnych w procesie rozwojowym miast i stwierdzenie wpływów stosunków polityczno-historycznych na dobrobyt i upadek miast pomorskich.

Żyjemy w czasach planowania gospodarczego. Geografia wysuwa się powoli na czoło nauk, dostarczających potrzebny materiał naukowy dla planowania przestrzennego. Są nawet głosy, że gospodarcze planowanie przestrzenne jest niczym innym jak geografią stosowaną. Region pomorski ze względu na swoją niedawną dwoistość polityczną wymaga szczególnie pieczołowitego rozpracowania. A więc konieczne staje się opracowanie zagadnienia użytkowania gruntów już nie w formie statystycznego ujęcia stosunków istniejących, lecz w postaci wskazania optymalnego podziału użytków rolnych w oparciu o stosunki glebowe, hydrograficzne, komunikacyjne i konsumcyjne. Ważne staje się także określenie obszarów ciążenia poszczególnych miast lub zespołów ludnościowo-gospodarczych, chociażby sposobem proponowanym przez geografa francuskiego Chabot (Les zones d'influence d'une ville, Paris 1931) lub też geografów niemieckich, oraz rozgraniczenie obszarów ciążenia do dolnej Wisły i dolnej Odry z ustaleniem bliższego zaplecza poszczególnych portów morskich.

Niemniej ważne jest zagadnienie lokalizacji rozmaitych form i stopni przerobu przemysłowego z uwzględnieniem nadmorskiego położenia krainy pomorskiej, jej wartości potencjalnych oraz projektowanej gęstości zaludnienia. Celem tych prac będzie ustalenie regionów geograficzno-gospodarczych, różniących się między sobą odmienną funkcją gospodarczą, lecz tworzących zespół współpracujących ze sobą okręgów.

A jakie bogactwo problemów zawiera w sobie zagadnienie regionu pomorskiego w ramach organizmu gospodarczego Polski lub na tle innych krain bałtyckich! Idzie tu o wybór takiej specjalizacji gospodarczej Pomorza, która będzie korzystna dla Pomorza nie tylko z punktu widzenia naturalnych i ludnościowych możliwości tego regionu, lecz także ze względu na współpracę Polski z innymi krajami nadbałtyckimi.

Zapewne istnieje jeszcze wiele innych nie mniej ważnych zagadnień i prac geograficznych na Pomorzu, wobec których polski świat geograficzny powinien zająć stanowisko pozytywne. Wyrażam na-

dzieję, że tegoroczny Zjazd Geografów Polskich, odbywający się na ziemi pomorskiej, przyczyni się w dużym stopniu do określenia najważniejszych zadań geograficznych na Pomorzu, a następnie do szybkiej ich realizacji.

JÓZEF BOROWIK

WĘZEŁ BYDGOSKI SPÓJNIĄ WIELKIEGO POMORZA

Kluczowa rola komunikacji w dziele odbudowy i scalenia

Odbudowa kraju ze zniszczeń wojennych oraz scalenie Ziem Odzyskanych z resztą ziem polskich — te dwa zadania zasłaniają do dziś swoim ogromem wszystkie inne zagadnienia gospodarcze doby powojennej Polski. Spełnienie zadań w tych dwóch dziedzinach, odbudowy i scalenia, zupełnie słusznie uważane jest za podstawowy warunek powodzenia 3-letniego planu gospodarczego, który zakreśla sobie jako ostateczny cel podniesienie poziomu spożycia ponad stan przedwojenny. Narodowy plan gospodarczy na samym wstępie wymienia jako najbliższe konkretne cele polskiej gospodarki i jako główne przeznaczenie inwestycyj w pierwszych latach — zaleczenie gospodarczych ran wojennych oraz powiązanie ziem starych z odzyskanymi w jeden żywy organizm gospodarczy.

Prace w tych dwóch tak rozległych dziedzinach zachodzą na siebie i przenikają się wzajemnie na każdym kroku. Nieraz potęgują trudności nam stawiane przez każdą z tych dziedzin, ale też często zapewniają podwójny efekt dokonanej inwestycji. Jest przy tym kluczowa dziedzina gospodarcza — komunikacja — która, będąc sama dotknięta ogromem zniszczeń wojennych i szczególnie potrzebująca odbudowy, jest jednocześnie symbolem powiązania ze sobą odległych regionów, symbolem scalenia ziem starych z odzyskanymi.

Będzie zawsze świadectwem niepospolitego zmysłu rzeczywistości i dowodem naukowego podejścia do zagadnień realizacji planu gospodarczego to, że w hierarchii potrzeb na pierwszym miejscu postawiono potrzeby komunikacyjne i skoncentrowano przede wszystkim uwagę na tych inwestycjach kolejowych, które poza samą odbudową zniszczeń, pozwolą realizować zadanie konsekwentnego pogłębienia łączności między Ziemiami Odzyskanymi a całością kraju. „Odbudowa kolei i portów stała się centralnym problemem inwestycyjnym" — stwierdza Kazimierz Secomski[1], omawiając plan inwestycyjny

[1] Kazimierz Secomski, „Plan inwestycyjny na rok 1947". (Gospodarka Planowa. Rok II nr 7 str. 251).

na rok 1947, i dodaje, że o ile plan ten może być nazwany „planem odbudowy przemysłu", o tyle plan roku ubiegłego był „planem odbudowy komunikacji". Podajemy za Secomskim zestawienie kredytów inwestycyjnych wg planów gospodarczych na lata 1946 i 1947, żeby zdać sobie dokładnie sprawę z ogromu samych prac dokonywanych w poszczególnych dziedzinach, jak też z siły konsekwencji, z jaką jest stosowana zasada koncentracji wysiłków na kluczowych gałęziach gospodarstwa narodowego, a szczególnie na komunikacji:

Kredyty inwestycyjne wg planów gospod. na r. 1946 i 1947

Rodzaj nakładów	Plan 1946 r.		Plan 1947 r.	
	Sumy w miliardach złotych	w %	Sumy w miliardach złotych	w %
1. Komunikacja, łączność, żegluga, porty	16,2	40,0	20,8	24,4
2. Przemysł, górnictwo, rzemiosło	12,2	30,4	32,8	38,5
3. Rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo	5,3	13,2	13,1	15,2
4. Budownictwo mieszkaniowe i administr.	3.4	8.5	8,7	10,2
5. Oświata, kultura, zdrowie .	2,1	5,2	6,7	7,8
6. Różne	1,2	2,7	3,4	3,9

Wydanie w ciągu 2 lat na komunikację, głównie na inwestycje kolejowe, 37 miliardów złotych, czyli blisko $^1/_3$ całości inwestowanych sum, jest miarą zarówno przypisywanej komunikacji wagi, jak też rzeczywistego rozmachu prac.

Z referatów M. Łopuszyńskiego i Assanowicza[1], wygłoszonych na IV Sesji Rady Nauk. dla Zagadnień Ziem Odzyskanych w grudniu 1946 w Krakowie, wiemy jakiej miary są problemy techniczne i finansowe, które stoją przed kolejnictwem samym, nie mówiąc już o drogach wodnych i drogach bitych. Wartość bilansowa zniszczeń majątku nieruchomego kolei jest obliczona na 1.395 milionów złotych według wartości przedwojennej złotego. Jest to zniszczenie przeszło 20% substancji kolejowej przedwojennej. Dodając zniszczenia taboru ruchomego i potrzeby zastąpienia starzejącego taboru, oblicza się sumę potrzebnych inwestycyj na 2 miliardy przedwojennych złotych. Trzeba w związku z tym stwierdzić, że zapewniony przez plan inwestycyjny dopływ środków finansowych tylko w bar-

[1] Referaty są w druku i ukażą się niebawem w Zesz. 4 Materiałów IV Sesji Rady Naukowej dla Zagadnień Ziem Odzyskanych. Wyrażam podziękowanie Biuru Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych w Krakowie za udostępnienie rękopisu tych referatów.

dzo drobnym stopniu może zaspokoić rzeczywiste potrzeby. Tym ważniejszą w takich warunkach staje się sprawa właściwego wyboru zadań.

Odbudowa zniszczeń na zasadniczych liniach połączeń i zaspokojenie narzucających się same przez się potrzeb przewozowych (w pierwszym rzędzie transportów UNRRA z naszych portów i węgla w kierunku do portów) stawały się w pierwszych latach postulatami, kształtującymi program prac w sposób „imperatywnego nakazu". Z biegiem czasu jednak wysuwają się na pierwszy plan bardzo rozległe nowe zadania, mianowicie: przebudowa i dostosowanie aparatu przewozowego do nowych potrzeb oraz powiązanie komunikacyjne Ziem Odzyskanych z dawnymi obszarami kraju. W związku z tym powstają najrozmaitsze kwestie, zarówno co do pilności poszczególnych poczynań, jak też co do istoty przemian, których wymaga nowa rzeczywistość gospodarcza.

Jakie więc metody należy stosować przy wyborze koncepcji w takich wypadkach, gdy rozwiązanie nie nasuwa się z całą oczywistością? Sprawa staje się szczególnie ważną, gdy zachodzi kwestia nie tylko kolejności prac odbudowy, ale powzięcia decyzji zlikwidowania niektórych linii, co może mieć miejsce wobec stwierdzonego przeinwestowania kolejowego na niektórych terenach, np. na Pomorzu Wschodnim. Dyskusja w tej dziedzinie została świeżo zapoczątkowana. Mam na myśli odbyte w końcu kwietnia 1947 w Krakowie zebranie Komisji Naukowej Osadnictwa Miejskiego, na którym przedstawiono zbiorowy referat dra A. Wrzoska, dr S. Zajchowskiej, mgra J. Nierody i dyr. Malessy na temat: „Potrzeby osadnictwa na Ziemiach Odzyskanych w zakresie komunikacji kolejowej". Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych w Krakowie przeprowadziło w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji ankietę w terenie na powyższy temat i powierzyło opracowanie uzyskanych odpowiedzi wymienionym wyżej autorom, którzy się specjalizują w zakresie zagadnień komunikacyjnych w 3 naszych Instytutach badawczo-naukowych: Śląskim, Zachodnim i Bałtyckim.

W dyskusji przeprowadzonej nad wynikami ankiety próbowano ustalić pewne metody obiektywnej oceny pilności i ważności tych czy innych potrzeb komunikacyjnych. Jest szczególnie korzystne dla sprawy, że w wymianie zdań biorą udział obok przedstawicieli zainteresowanych resortów również naukowcy — geografowie i ekonomiści. Trzeba stwierdzić przy tym szczególnie życzliwe ustosunkowanie się kierowniczych sfer obu najbardziej zainteresowanych Ministerstw — Komunikacji oraz Ziem Odzyskanych. Dotychczasowa wymiana zdań na tematy komunikacyjne na tle referatów wygłoszonych w Gliwicach (konferencja Instytutu Śląskiego w sprawie Odry),

Bydgoszczy (konferencja Instytutu Bałtyckiego w sprawie Wschod. Pomorza) i Krakowie (2 posiedzenia Komisji Osadnictwa Miejskiego Rady Naukowej dla zagadnień Ziem Odzyskanych) zgromadziła sporo materiału faktycznego. Istnieje nawet obawa, że spoza dużej ilości postulatów regionalnych i lokalnych coraz trudniej będą się zarysowywały zasadnicze niesporne linie kształtowania się polskiej sieci komunikacyjnej.

W związku z tym wydaje się wskazane zwrócić uwagę na poruszone w dotychczasowej dyskusji dwie zasadnicze przemiany, które wywierać mają w przyszłości decydujący wpływ na kształtowanie się sieci, w szczególności na jej kierunkowość i przelotowość.

Za jedną z tych przemian uważa się zorientowanie całego układu komunikacyjnego z kierunku równoleżnikowego na południkowy. O ile bowiem cechą dotychczasowego układu sieci kolejowej, szczególnie na Ziemiach Odzyskanych, było dostosowanie jej do zadań powiązania wschodnich ziem Rzeszy ze stolicą i Zachodem, o tyle obecnie postulatem najwyższej wagi jest powiązanie leżącego na południu okręgu przemysłowego z portami morskimi leżącymi na północy oraz zapewnienie tranzytu przez te porty z krajów skandynawskich przez Bramę Morawską do krajów naddunajskich. Teza południkowego układu zjawisk antropogeograficznych jest przedstawiona w literaturze naukowej przez prof. M. Kiełczewską-Zaleską w rozdziale VII świeżo wydanego studium o geografii Polski.[1] Wrócimy do tej sprawy przy omawianiu potrzeb Węzła Bydgoskiego i jego roli jako spójni Wielkiego Pomorza.

Inną przemianę zarysował bardzo wyraźnie już podczas grudniowej narady w Krakowie dyr. B. Assanowicz w swoim referacie pt. „Układy komunikacyjne Ziem Odzyskanych". Po tej samej linii szły interesujące wywody prof. Czekalskiego w dyskusji na zebraniu krakowskim w kwietniu. Assanowicz wskazuje na potrzebę dostosowania istniejącej sieci do obsługi obecnie czynnych i istotnych dla nowego układu gospodarczego i politycznego ośrodków potencjalnych, które są dziś inne niż te, które wpływały na ułożenie się kierunkowości sieci istniejącej. Do takich ognisk, mających promieniować gwiaździście w dalekim zasięgu na przebieg transportów, zaliczył autor w pierwszym rzędzie: Górny Śląsk, Zagłębie Wałbrzyskie oraz Bramę Morawską na południu, oraz porty morskie Szczecin, Gdynię i Gdańsk na północy; na równi z tymi wymienia Wrocław, Poznań, Warszawę i Białystok. Autor wskazuje przy tym na zarysowujące się zasadnicze kierunki z południowego zachodu na północo-wschód (Wrocław —

[1] M. Kiełczewska. „O podstawy geograficzne Polski". Poznań, Instytut Zachodni 1946.

Łódź — Białystok), z północnego zachodu na południowy wschód (ze Szczecina na Bydgoszcz lub Poznań).

Teza gwiaździstego albo wachlarzowego promieniowania centrów gospodarczych jest niewątpliwie płodna i podkreśla szczególne znaczenie węzłów komunikacyjnych. Z tego względu do spisu głównych ośrodków potencjalnych, decydujących o wewnętrznym ruchu transportowym dodałbym Kraków, Lublin, Łódź i, naturalnie, Bydgoszcz. Znaczenie węzła bydgoskiego powiększa się przez dwie dodatkowe okoliczności:

1. Bydgoszcz jest jednocześnie węzłem wodnym łączącym system Odry z Wisłą, a
2. przyszły port śródlądowy w Bydgoszczy może zdobyć oparcie o porty morskie w Gdańsku i Szczecinie.

Od dłuższego czasu zastanawialiśmy się w Instytucie Bałtyckim nad potrzebą wszechstronnego oświetlenia roli Węzła Bydgoskiego w rozwoju stosunków gospodarczych Wielkiego Pomorza, to jest północnego regionu obejmującego 4 województwa pomorskie: szczecińskie, gdańskie, olsztyńskie i bydgoskie. Jesteśmy w trakcie gromadzenia materiałów i wydaje się nam, że sprawa dojrzała do szczegółowej dyskusji, w której w pierwszym rzędzie pragnęlibyśmy wyjaśnić zasięg oddziaływania węzła bydgoskiego, wpływ jego na kształtowanie się kierunkowości oraz rolę w powiązaniu poszczególnych części regionu w zwartą całość. Sądzimy, że wyjaśnienie tych spraw było by pożyteczne dla ustalenia właściwych metod badania również innych węzłów komunikacyjnych. Dyskusja taka ma się odbyć w Instytucie Bałtyckim na połączonych komisjach naukowych: gospodarczej, geograficznej i morskiej.

Uwagi niniejsze są niczym więcej jak pierwszą próbą zestawienia zagadnień, które mają być poruszone na projektowanej konferencji w połowie czerwca bieżącego roku.

Bydgoski węzeł komunikacyjny

W programach prac na temat odbudowy i scalenia jak też w dyskusjach na ten temat nie spotkaliśmy się dotąd nigdy z zamierzeniami odnośnie Bydgoskiego Węzła. Tłumaczyć to należy zbyt ortodoksyjnym stosunkiem do zagadnień odbudowy i scalenia. Bydgoszcz szczęśliwie nie doznała dotkliwych zniszczeń podczas wojny — wobec tego skazana jest na zatrzymanie się w swoim rozwoju na poziomie 1939 r., mimo że zniszczenia i odbudowa innych ośrodków

przerzucają na Bydgoszcz dodatkowe zadania. Jeszcze większe nieporozumienie wynika na tle akcji scalania Ziem Odzyskanych. Bydgoszcz, naturalnie, nie wchodzi w skład Ziem Odzyskanych. Ale leżąc między Pomorzem Szczecińskim, Ziemią Lubuską a Pomorzem Wschodnim, Bydgoski Węzeł komunikacyjny wybitnie przyczynia się do zrastania się tych ziem z Pomorzem Gdańskim, Ziemią Chełmińską, Kujawami i Wielkopolską. Mamy nadzieję, że dyskusja nad przyszłością Węzła Bydgoskiego przyczyni się do oświetlenia roli Bydgoszczy w zespoleniu ziem Wielkiego Pomorza — starych i odzyskanych — w jeden zwarty region. Na tym tle zarysują się też bardzo pilne zadania nie odbudowy, lecz rozbudowy Bydgoszczy w tej skali, żeby mogła spełnić dodatkowe, znacznie szersze zadania, jakie jej stawia nowa polska rzeczywistość.

Drugą kwestią, która niepomyślnie dotąd wpływa na stosunek do Bydgoskiego Węzła, jest, mimo wszelkie uroczyste oświadczenia, niedocenianie dróg wodnych, a raczej niedomówienia co do istotnych zadań i potrzeb w tej dziedzinie. Witamy z uznaniem pojawienie się dwumiesięcznika „Gospodarka Wodna", w czym widzimy zapowiedź rewizji dotychczasowego stosunku do tak doniosłych spraw. Jest rzeczą zrozumiałą, że kwestia regulacji Wisły nie znalazła wyrazu w pierwszym planie trzyletnim. Tak samo uzasadnione jest zwrócenie całej uwagi w okresie ubiegłym na odbudowę kolejnictwa, dającą natychmiastowy efekt gospodarczy. Ale mimo to wydaje się nie uzasadniony brak w planie trzyletnim chociażby symbolicznego zapoczątkowania prac nad przebudową Kanału Bydgoskiego celem usprawnienia dawnego węzła w Bydgoszczy. Sprawa ta już podczas wojny była uważana za zupełnie dojrzałą do realizacji i okupanci zostawili w spadku aż 5 wersji rozwiązania technicznego tego problemu. Faktem jest, że wszelki dalszy rozwój miasta jest krępowany obecnym układem węzła kolejowego, a z drugiej strony nie można myśleć o żadnym rozwoju komunikacji wodnej bez poprzedniego wyeliminowania wylotu Kanału do Brdy ze śródmieścia Bydgoszczy. Jednym słowem, zagadnienia Bydgoskiego Węzła komunikacyjnego nie da się omawiać bez jednoczesnego poruszania trzech kwestyj: 1. dostosowania węzła kolejowego do nowych zadań, 2. przebudowy Kanału Bydgoskiego i stworzenia Portu Bydgoskiego, 3. rozbudowy miasta odpowiednio do nowych zadań.

Sprawy te poruszył przed 1½ rokiem A. Wielopolski,[1] lecz dotąd nie spotkała się jego praca z oddźwiękiem.

Nie ulega wątpliwości, że cały swój dotychczasowy rozwój zawdzięcza Bydgoszcz węzłowi komunikacyjnemu, w którym przeplatają

---

[1] Wielopolski Alfred dr, „Bydgoszcz", Bydgoszcz 1945.

się wszystkie trzy rodzaje dróg: wodne, kołowe i kolejowe. A trzeba powiedzieć, że kariera Bydgoszczy jako miasta jest nie byle jaka: Przed stu laty miasteczko liczyło zaledwie 12 tys. mieszkańców i nigdy w swojej historii poprzedniej nie doznawało takiego powodzenia jak Toruń, a tym bardziej Gdańsk. Według Lencewicza[1] „droga wodna stworzyła tutaj ważny ośrodek handlu zbożem, a późniejsze przeprowadzenie kolei sprzyjało rozwojowi przemysłu". Wydaje się, że ściślejsze było by twierdzenie, że swój nieustanny rozwój, szczególnie potęgujący się w XX wieku, zawdzięcza miasto skrzyżowaniu szlaków wszystkich trzech rodzajów naraz, przy czym drogi kołowe muszą ponownie odgrywać poważną rolę w drenowaniu bliższych i nieco dalszych okolic. Trzeba stwierdzić, że Bydgoszcz, mając w najbliższym otoczeniu okolicę ubogą i bardzo rzadko zasiedloną (25 mieszk./km^2), wykazała w ostatnim 25-leciu szczególną dynamikę i zdolność dostosowania się do radykalnych przemian gospodarczych.

Ludność miasta Bydgoszczy zwiększyła się w okresie międzywojennym niemal dwukrotnie, mimo odpływu po tamtej wojnie części zasiedziałej ludności niemieckiej i mimo wyczekującej postawy pozostałych Niemców, z klasy przeważnie posiadającej, w których ręku pozostała znaczna część ośrodków dyspozycji gospodarczej. Widocznie wzmożony ruch towarowy po nowych szlakach, powołanych do życia w tym okresie, znaczył swoje przejście przez Węzeł Bydgoski śladem złota, na którym pęczniało miasto, mimo utraty szeregu korzystnych pozycji przemysłowych (zanik przemysłu drzewnego) i mimo kurczenia się ruchu na drodze wodnej. Właśnie na ten okres przypada najwyższy w Bydgoszczy rozwój handlu zbożowego, dla którego decydującym warunkiem widocznie jest, obok naturalnego położenia na skrzyżowaniu wielkich szlaków, jeszcze posiadanie aparatu handlowego, usług składowych i możności przetwórczych. Bydgoska giełda zbożowa, założona w r. 1932, już w 4 lata później osiągnęła obrót roczny 680 tys. ton o wartości 120 milionów złotych, wysuwając się na drugie miejsce w kraju.

Ostatnia wojna i długotrwała okupacja była dużym wstrząsem szczególnie dla Bydgoszczy. Polską ludność miasta tępiono i usuwano, osiedlano gwałtownie przybyszów (wg oficjalnych danych statyst. ubytek ludności pol. w latach 1939—1945 wyraża się cyfrą 89.943)[2]. Miarą powojennych przemian ludnościowych są takie cyfry: w ciągu 1945 i 1946 r. wywędrowała z Bydgoszczy przeszło 1/3 część mieszkańców, a mimo to liczba ogólna wraca do poziomu przedwojennego, zbliżając się do cyfry 150 tys.

---

[1] Lencewicz St. „Polska", Wielka Geografia Powszechna Warszawa 1938, str. 248.

[2] Ilość Polaków w d. 1. VIII. 39 wynosiła 131.347, w d. 1. I. 45 — 41.404.

Historia rozwoju gospodarczego Bydgoszczy w pierwszej połowie XX w. oczekuje na opracowanie i żałować należy, że czynniki miejskie, obchodząc w 1946 r. 600-lecie miasta, nie poszły wzorem Torunia i nie sfinansowały badań naukowych w tym zakresie. Zaniedbanie to należy jak najszybciej naprawić i pragnęlibyśmy, żeby mająca się odbyć narada w sprawie Węzła Bydgoskiego była bodźcem również do studiów nad gospodarczym i terytorialnym rozwojem Bydgoszczy. Szczególnie ważne przy tym było by oświetlenie sprawy zasięgu Węzła Bydgoskiego we wszystkich kierunkach. W świetle fragmentarycznych opracowań przewozów niektórych ważniejszych towarów w skali ogólnopolskiej wydaje się uzasadnione twierdzenie, że dla przyszłego rozwoju Bydgoszczy równie istotne są linie kierunku południkowego jak i linia równoleżnikowa. Na przykładzie Węzła Bydgoskiego, w którym linie południkowe są tak silnie zaakcentowane przez samą naturę, nie tylko przez człowieka, można stwierdzić, że wysunięta przez Kiełczewską teza zasadniczej zmiany w układzie geograficznych linii przewodnich nie znajduje pełnego, a tym bardziej praktycznego zastosowania. Teza ta, jakkolwiek wydaje się z pierwszego wejrzenia niesporną, a nawet rewelacyjnie prostą, przez co już zdobyła popularność, to jednak przy głębszej analizie wydaje się trudną do utrzymania w całej rozciągłości. Linie bowiem równoleżnikowe mają swoje uzasadnienie nie tylko w utrzymaniu spoistości całych systemów Odry i Wisły, i to zarówno w niemieckiej koncepcji jak i naszej, ale dodatkowo posiadają w rzeźbie terenu duże ułatwienia techniczne zarówno przy budowie jak i eksploatacji.

Naturalnie słuszne jest dzisiaj, jak to zresztą było słuszne od czasu objęcia przez polską administrację w 1920 r. kolei Toruń — Bydgoszcz — Gdańsk, żeby węzły kolejowe w Bydgoszczy i Tczewie były dostosowane do przepuszczania pociągów w kierunku północnym. Jest to jednak problem bardziej techniczny niż gospodarczy. Natomiast jeżeli chodzi o dostosowanie obecnej sieci komunikacyjnej na Pomorzu Wschodnim i Zachodnim do nowej rzeczywistości, to główna uwaga zostanie prawdopodobnie zwrócona, w myśl tezy Assanowicza i Czekalskiego, na powiązanie ze sobą ośrodków o potencjalnym oddziaływaniu na obroty towarowe, a więc, w naszym wypadku, na powiązanie poszczególnych części regionu ze Szczecinem i Gdańskiem z jednej strony oraz z Górnym Śląskiem oraz Warszawą i Łodzią z drugiej strony.

Gdy mowa o tego rodzaju powiązaniach poprzez gwiaździste węzły, zaznacza się szczególnie korzystna pozycja Bydgoszczy, przez którą przechodzą nie tylko drogi o kierunku południkowym i równoleżnikowym ale również ukośne, łączące połacie zachodnie i południowo-zachodnie z Gdańskiem oraz połacie południowo-wschodnie

i wschodnie ze Szczecinem. Kiełczewska w artykule, drukowanym w tym samym numerze[1], zwraca również uwagę na tę podwójną rolę Bydgoszczy i stwierdza że „jest ona podstawą rozrostu miasta w dobie dzisiejszej, rokując wielkie nadzieje na przyszłość". Położenie geograficzne Bydgoszczy jest pod tym względem wyjątkowo korzystne: znajduje się w pół drogi między Warszawą i Szczecinem, między Wrocławiem a Królewcem, między Poznaniem a Gdańskiem. Bydgoszcz leży w równej niemal odległości między Warszawą, Wrocławiem, Szczecinem i Królewcem.[2]

Skłonni jesteśmy często lekceważyć trudności i korzyści, wynikające z korzystnych warunków naturalnych, zapominamy nieraz o linii szlaków naturalnych, wzdłuż których odbywały się wędrówki ludów i przewóz towarów od niepamiętnych czasów. Zafascynowani jesteśmy prostymi liniami schematów kolejowych lub map samochodowych, ukołysani jesteśmy miarowym ruchem środków lokomocji mechanicznej, pokonywających tak łatwo trudności terenowe.

Tymczasem rzeźba terenu, sieć hydrograficzna, „sprzyjanie natury" wywierają w dalszym ciągu swój wpływ na przebieg zjawisk gospodarczych, w szczególności na połączenia komunikacyjne, znajdują końcowy wyraz w kierunkowości, przelotowości i szybkości transportów, jednym słowem — kształtują dzieje gospodarcze i tworzą przekroje rzeczywistości. Wystarczy wymienić tylko główne z tych czynników naturalnych, które tworzą charakterystykę Węzła Bydgoskiego (położenie przy ujściu Brdy do Wisły, wylot szlaku bursztynowego z Kujaw, pradolina Wisły, powiązanie Odry z Wisłą, centralne położenie w północnej części Polski), żeby przekonać się, jak bardzo potrzebne jest w tej chwili studium geograficzno-komunikacyjne, które pokusiło by się, na podstawie analizy warunków naturalnych i obrazu gospodarczych wysiłków człowieka, o ustalenie zasięgu oddziaływania szlaków wodnych i dróg lądowych, krzyżujących się w Bydgoszczy. Monografia Kanału Bydgoskiego W. Winida[3], mimo dużych zalet, nie może spełnić tego zadania, nie tylko przez brak aktualnych materiałów cyfrowych, lecz przede wszystkim wskutek swego nastawienia na przedwojenny układ terytorialny Polski.

Wymieniliśmy w naszym katalogu najważniejsze zagadnienia, wymagające oświetlenia. Musimy dodać jeszcze trzy problemy, jakkolwiek zdajemy sobie sprawę z trudności, jakie się nastręczą przy kompletowaniu materiałów. Przede wszystkim konieczne jest zdać sobie sprawę z walorów, jakie reprezentuje Bydgoszcz w przekroju

---

[1] „Bydgoszcz a Pomorze", zob. str. 134.

[2] Odległości w linii powietrznej wynoszą: Bydgoszcz—Szczecin 225 km, Bydgoszcz—Warszawa 230 km, Bydgoszcz—Wrocław 235 km, Bydgoszcz—Poznań 150 km, Bydgoszcz—Gdańsk 160 km.

[3] W. Winid, „Kanał Bydgoski", Warszawa 1928.

nie ogólno-państwowym, lecz regionalnym, a więc: jaka jest obecna wytwórczość przemysłowa, jakie są obroty handlowe w głównych branżach, jaki jednym słowem przedstawia samo miasto potencjał gospodarczy, i jakie z tego względu powstają węzły wzajemnych zależności z różnymi częściami regionu pomorskiego i jakie w tym zakresie mogą być przewidywania na przyszłość. Trzeba stwierdzić rażący brak materiałów ścisłych co do stanu produkcji, ilości zatrudnionych, przewozów towarowych itp. Nie znamy dotąd nawet struktury zawodowej ludności miasta Bydgoszczy i następujących przemian. Potrzebny jest duży wysiłek celem zgromadzenia ścisłych danych w tej dziedzinie.

Bardzo ważnym tematem specjalnym było by w związku z tym omówienie współzależności między portami morskimi w Szczecinie i Gdańsku a przyszłym portem rzecznym w Bydgoszczy.

Wreszcie należy myśleć już teraz o programie dostosowania urbanistycznego miasta Bydgoszczy do nowych zadań. Sprawa ta nie wymaga uzasadnienia i zresztą na pewno jest dojrzała. Należy w związku z tym przytoczyć uwagi na ten temat dra A. Wielopolskiego w broszurze o Bydgoszczy, którą Instytut Bałtycki wydał jako jeden z pierwszych druków powojennych: „Jednym z ważniejszych zagadnień, stojących w chwili obecnej przed miastem Bydgoszczą, jest stworzenie odpowiedniego planu rozbudowy, planu, który nie rozsadzi od wewnątrz przewidywana dynamika rozwojowa. Sprawą w planie przyszłej rozbudowy najważniejszą jest ulepszenie obecnego węzła komunikacyjnego. Związał się on tutaj dzięki szczególnym wartościom geograficznym i topograficznym, bez z góry powziętego logicznego programu. Toteż Kanał Bydgoski w swoim odcinku przecinającym miasto, z ciasnym portem i przeszkodami żeglugi w postaci licznych mostów bez wystarczającej przestrzeni przybrzeżnej dla przewidywanego rozrostu przemysłu, jak również węzeł komunikacji kolejowej o nieekonomicznych objazdach i liniach kolejowych przecinających miasto wymagają zasadniczej przebudowy“[1].

Wielkie Pomorze

W powojennej literaturze geograficznej zdarzeniem naukowym dużej wagi jest ukazanie się w roku ubiegłym już parokrotnie cytowanego przez nas dzieła prof. M. Kiełczewskiej: „O podstawy geograficzne Polski“. Już samo zestawienie zasadniczych pojęć geografii politycznej, regionalnej i gospodarczej i przeanalizowanie poszczególnych zasad w odniesieniu do nowego układu terytorialnego Polski czyni z książki Kiełczewskiej podręcznik na długi czas niezastąpiony dla

[1] Wielopolski A. dr. „Bydgoszcz“, 1945, str. 17.

podstawowych zagadnień nowej Polski. Ale dzieło to ma też zapewnioną pozycję w literaturze naukowej, zawdzięczamy bowiem Autorce szereg oryginalnych koncepcji i śmiałych podejść do ustalonych już pojęć geograficznych ogólnych. Jak każda rzecz napisana z rozległą wiedzą i niewątpliwym talentem twórczym, publikacja Kiełczewskiej będzie miała duży wpływ na kształtowanie się pojęć. Osobny rozdział książki poświęcony jest zagadnieniu Wielkiego Pomorza, jako nowego dużego regionu obejmującego północną część Polski. Zawdzięczamy Kiełczewskiej ścisłą definicję pojęcia Wielkiego Pomorza; Autorka zakreśla bowiem jego terytorium, zarysowuje granice i wyznacza temu regionowi wielką rolę do spełnienia w dalszym rozwoju gospodarczym Polski.

Wielkie Pomorze jest regionem, który wg Kiełczewskiej „z różnych względów na specjalną zasługuje uwagę". „Posiadanie Wielkiego Pomorza przez Polskę jest faktem, który w przeobrażeniach terytorialnych wysuwa się na pierwsze miejsce. Przez Wielkie Pomorze Polska staje się krajem bałtyckim, przesuwa niejako swój teren ku Bałtykowi" (str. 99).

Pragnęlibyśmy przytoczyć tutaj cały tekst tego rozdziału in extenso i jedynie obawa znacznego przekroczenia ram obecnego zeszytu „Jantara" powstrzymuje nas od tego.

Pojęciem Wielkiego Pomorza obejmuje Kiełczewska „cały kraj, który leży między morzem a Polską środkową" (str. 98). W skład Wielkiego Pomorza wchodzą nie tylko ziemie pomorskie w historycznym znaczeniu, to znaczy ziemie między dolną Odrą i dolną Wisłą, ale również ziemie pomorskie w geograficznym pojmowaniu tego terminu, a więc dawne ziemie pruskie na wschód od Wisły, które, jak przypomina świeżo Srokowski[1], niegdyś w XVI w. zwano u nas Przymorzem Mazowieckim. Wobec ożywionej dyskusji, która się toczyła w roku ub. na temat przynależności ziem na wschód od dolnej Wisły do regionu pomorskiego, pragniemy przytoczyć argumenty Kiełczewskiej in extenso: „Położeniem geograficznym wklinia się ten obszar w terytorium Polski, gdyż i zapleczem Prus jest środkowe Mazowsze. Dla Mazowsza Prusy są najbliższą krainą pomorską[2]. Dlatego mimo różnic w zakresach nazw historycznych można dla całego obszaru północnego nadbałtyckiego Polski używać w przenośnym uogólnieniu nazwy Wielkiego Pomorza" (str. 98—99).

Granice Wielkiego Pomorza prowadzi Kiełczewska w następujący sposób: Na północy Bałtyk, na wschodzie granica polityczna Polski, biegnąca na południe od Pregoły do Suwalszczyzny; południo-

---

[1] „Przymorze Mazowieckie czy Prusy?" — Jantar, R. V (1947), zesz. 1.

[2] Nieco wyżej już Autorka stwierdziła, że: „Nazwa Pomorze oznacza kraj sięgający aż po morze. Jest to więc nazwa polska, określająca położenie geograficzne krainy" (str. 98).

wa granica idzie przez puszczę augustowską i kurpiowską, następnie doliną Drwęcy, Wisły, pradoliną Wisły, wzdłuż Noteci i Warty aż po dolną Odrę. Na zachodzie granica biegnie dolną Odrą i granicą polityczną po wyspę Uznam.

Wielkie Pomorze, mając tak wyraźne cechy zasadnicze pod względem położenia geograficznego, posiada jednocześnie wielce urozmaicony charakter krajobrazowy i daje się podzielić na szereg krain geograficznych podrzędnych ale niemniej bardzo wyraźnych. Przede wszystkim mamy pas wybrzeża, w którym znów wyodrębniają się delty Wisły i Odry z wielkimi portami morskimi Gdańskiem, Gdynią i Szczecnem. Drugim elementem geograficznym, który ma podobnie do wybrzeża swoje walory nie tylko krajobrazowe, ale też gospodarcze i nawet polityczne, jest garb pojezierzy i jego przebieg w obrębie obszaru nadbałtyckiego. Wreszcie trzecią wyraźną strefą, przebiegającą podobnie do dwóch poprzednich w kierunku raczej równoleżnikowym, jest strefa puszcz, wielkich piaszczysk, nizinnych rynien, które dawniej stanowiły trudne do przebycia bagna, trzęsawiska i błota.

Tego rodzaju układ, dzielący nadbrzeże baltyckie od reszty Polski podwójnym pasem przeszkód, złożonych ze wzgórz, jezior, puszcz i błot, akcentuje szczególne walory naszych rzek Wisły i Odry, otwierających dawniej jedyne przejścia z Polski środkowej nad Bałtyk.

K i e ł c z e w s k a słusznie zwraca uwagę na wpływ, jaki wywierała ta trójstrefowość na warunki egzystencji człowieka oraz na rozwój terytorialny Polski, w szczególności analizując przekształcanie się naszej granicy zachodniej w historycznej perspektywie. Niewątpliwie też stosunek Polski do książąt pomorskich, do Gdańska i do Krzyżaków formował się nie tylko przez sam układ sił politycznych, ale też w zależności od trudności terenowych oraz izolacji i obronności tamtych ziem.

Wiekowe oddziaływanie tych samych zasadniczych czynników krajobrazowych i naturalne kształtowanie się stosunków komunikacyjnych prowadzi do stwierdzenia, że w przyszłym rozwoju gospodarczym i komunikacyjnym Wielkiego Pomorza musimy liczyć się jeszcze z jedną doniosłą okolicznością. Region ten nie miał, nie posiada teraz i z natury swojej mieć nie będzie w przyszłości jakiegoś jednego centralnie położonego ośrodka dyspozycyjnego. Wszystkie 3 duże centra gospodarcze, administracyjne i komunikacyjne leżą ekscentrycznie na peryferii regionu: Gdańsk—Gdynia, Szczecin i Bydgoszcz. Z tego też powodu, nie mówiąc o tysiącu innych, nie ma szans powstanie na naszym obecnie tak rozległym wybrzeżu jakiegoś nowego znacznego ogniska gospodarczego i komunikacyjnego.

W tych warunkach staje się jasną rola, którą w ogólnym układzie gospodarczym i komunikacyjnym Wielkiego Pomorza ma odegrać Bydgoszcz. Nie sądzimy, żeby peryferyjne położenie Bydgoszczy w stosunku do tak rozległego regionu było przeszkodą, jak nie jest nią także okoliczność, iż — jak w tym zeszycie na innym miejscu akcentuje Kiełczewska — Bydgoszcz jest intruzem na Pomorzu, że należy raczej do Kujaw. W okolicach Bydgoszczy stykają się z sobą krainy o bardzo odmiennym charakterze: Wielkopolska, Kujawy, Ziemia Chełmińska, Bory Tucholskie, Ziemia Lubuska i Szczecińskie Pomorze. Sama Bydgoszcz leży na północnym krańcu Kujaw. Okolice Bydgoszczy były odwieczną bramą z Kujaw na Pomorze.

Ten spór o miedzę nie jest groźny. Zaznaczone przez Kiełczewską dodatkowe cechy Bydgoszczy potwierdzają raczej tezę, że miasto i węzeł kolejowy w takim punkcie geograficznym umieszczone mają wszelkie szanse do spełnienia zadania w zakresie ożywienia i zespolenia wszystkich części Wielkiego Pomorza.

Zadaniem przygotowywanej przez Instytut Bałtycki konferencji [1] będzie właśnie ustalenie roli Węzła Bydgoskiego jako spójni Wielkiego Pomorza.

---

[1] Zób. Dział Kroniki str. 147, gdzie podany jest tymczasowy program konferencji.

ADAM MUSZYŃSKI

NIEDOROZWÓJ GOSPODARCZY B. PRUS WSCHODNICH POD RZĄDAMI NIEMIECKIMI

Z a ł o ż e n i a o g ó l n e. Na terenie międzynarodowym uchodzą Niemcy na ogół za dobrych gospodarzy. Ich wysoko rozwinięty przemysł, kultura rolna i leśna, dobrze rozbudowana sieć wszelkiego rodzaju dróg, dobra na ogół zabudowa miast i osiedli wiejskich, racjonalnie zorganizowane szkolnictwo i opieka zdrowotna oraz sprawna administracja w zupełności uprawniają do takiej o nich opinii. Toteż twierdzenie, że jakaś część ich byłego terytorium państwowego była gospodarczo niedorozwinięta, wywoła u tych, którzy opinię o niemieckich zdolnościach gospodarczych podzielają, a nie są dokładnie zaznajomieni z całokształtem zagadnienia, pewne zdziwienie. U Niemców samych twierdzenie to wywoła zapewne oburzenie. Przeczą mu, powiedzą, fakty wyrażone cyframi oficjalnych statystyk, obrazujących osiągnięcia gospodarstw niemieckich na tych właśnie terenach. Oto na terenie samych tylko b. Prus Wschodnich w okresie 5-letnim od r. 1933—1938, w okresie samych tylko rządów hitlerowskich, zwiększyła się[1]:

produkcja energii elektrycznej	o 119%
„ masła	o 85%
„ sera	o 50%
stan pogłowia bydła	o 7%
„ „ trzody chlewnej	o 17%
„ „ koni	o 7%
„ „ źrebiąt	o 51%
ilość samochodów	o 99%
odprawiona ilość towarów w obrocie kolei państw.	o 68%
obrót towarowy morski itd.	o 125%

Gdy się jednak mówi o niedorozwoju gospodarczym czy kulturalnym jakiegoś terytorium, to rozumieć je można relatywnie i to: 1. albo w stosunku do stanu zagospodarowania całości obszaru, którego częścią jest omawiane terytorium (w stosunku do całości lub innych jego części), do obszarów sąsiednich względnie położonych gdzieindziej, albo 2. w stosunku do możliwości osiągnięć gospodarczych

[1] Stat. Handbuch fur die Provinz Ostpreussen, Königsberg 1938, str. 24. Cytowana dalej: „Stat. Handbuch f. Ostpr.".

omawianego terytorium w innym układzie ekonomicznym i związanvm z nim ewent. układzie politycznym. Samo bowiem pojęcie niedorozwinięcia jest pojęciem względnym; w samej jego treści tkwi relacja.

Obszar i ludność. B. Prusy Wschodnie obejmowały obszar wielkości 37.000 km². Obszar ten stanowił 7,9% obszaru całej Rzeszy Niemieckiej w jej granicach z 1937 r. Liczba ludności b. Prus Wschodnich wynosiła w r. 1933 — 2.333.301 mieszkańców, co stanowiło 3,6% ogólnej liczby ludności Niemiec z r. 1937. Na 1 km² przypadało średnio 63,1 mieszkańców, gęstość zaludnienia spadała w niektórych powiatach do 38—35, a nawet 32 mieszkańców na 1 km², podczas gdy przeciętna dla całej Rzeszy w jej granicach z r. 1938 wynosiła 131,3 mieszkańców na 1 km². Gęstość zaludnienia b. Prus Wschodnich nie odpowiadała zatem nawet połowie przeciętnej zaludnienia dla całej Rzeszy. [1]

Te dysproporcje pogłębią się jeszcze, jeśli się weźmie pod uwagę wiek ludności oraz ilość osób zdolnych do pracy. Podczas gdy procent ludności w wieku od 15 roku życia do 65 średnio dla całej Rzeszy wynosił w r. 1934 — 68,5%, to dla b. Prus Wschodnich tylko 62,7%, a procent zdolnych do pracy w całej Rzeszy — 49,5% ogółu ludności, natomiast w b. Prusach Wschodnich procent ten wyrażał się cyfrą 46,6% [2]. Struktura ludnościowa w b. Prusach Wschodnich przedstawiała się więc gorzej niż w reszcie kraju, natomiast stopa urodzin i przyrost naturalny były w b. Prusach Wschodnich znacznie wyższe. I tak przeciętna stopa urodzin na 1000 mieszkańców wynosiła średnio w latach 1935/37 dla całej Rzeszy 18,9, w b. Prusach Wschodnich 24,0, a odpowiednie cyfry dla przyrostu naturalnego wyrażały się liczbami 7,1, wzgl. 11,2. [3]

Odpływ ludności. Gdzie zatem podziewała się ta napływająca z roku na rok nadwyżka ludności, skoro gęstość zaludnienia b. Prus Wschodnich bynajmniej nie zwiększała się w tym samym stopniu? Odpowiedź na to pytanie daje nam statystyka ruchu emigracyjnego poza granice b. Prus Wschodnich. Otóż b. Prusy Wschodnie traciły rok rocznie poważną część swojej ludności na skutek odpływu, którego imigracja nie wyrównywała. Odnośne cyfry ilustruje tabelka na str. następnej.

Nadwyżka urodzin w latach 1871—1933 wyniosła 1.358.400 osób, w przeciągu 63 lat opuściło zatem b. Prusy Wschodnie 68%, a więc przeszło ⅔ całego ich przyrostu naturalnego, przy czym emigrował element najlepszy, ludzie w wieku dojrzewającym, lub dojrzałym do pracy. [4] Widzimy to na przykładzie lat 1929—1932. W tym

[1] Stat. Handbuch f. Ostpr. str. 2.
[2] l. c. str. 2/3.
[3] l. c. str. 2/3.
[4] l. c. str. 63.

czasie opuściło b. Prusy Wschodnie ogółem 20.633 osób, z tego na osoby w wieku od 15—25 lat przypadało 13.067 osób, a zatem 63% ogólnego ubytku ludności [1].

Odpływ ludności z b. Prus Wschodnich w latach 1871 — 1933

w latach	wywędrowało poza granice Prus Wschodnich
1871 — 1880	86.500 osób
1880 — 1890	210.700 „
1890 1900	234.200 „
1900 — 1910	184.600 „
1910 — 1925	111.600 „
1925 — 1933	94.800 „
Razem:	922.400 osób [2]

W takim stanie rzeczy b. Prusom Wschodnim stale brakowało rąk do pracy. W publicystyce i sferach rządowych niemieckich podnosiły się głosy bijące na alarm, zaniepokojone wyludnianiem się tego najdalej na wschód wysuniętego bastionu Niemiec. Rezultaty, jakie osiągano przez stosowanie nadzwyczajnych środków, mających na celu powstrzymanie tego procesu, podejmowane już od dawna przed dojściem Hitlera do władzy, były b. mierne. Jak głęboki był ten nurt „ucieczki ze wschodu" — *Flucht aus dem Osten,* o tym świadczy okoliczność, że nawet rządom hitlerowskim nie udawało się odpływu ludności powstrzymać. Rządy hitlerowskie uciekały się nawet do zarządzeń administracyjnych celem zahamowania tego odpływu. I tak dnia 15. V. 34 r. ukazała się ustawa *„Gesetz um Regelung den Arbeitseinsatzes"* zabraniająca osiedlania się w okręgach Niemiec centralnych, w okręgu Berlina, Hamburga, Bremy, na terenie Zagłębia Saary i innych.

Mimo to w r. 1936, po kilku latach niewielkiego zresztą przypływu ludności, znowu zanotowano fakt ucieczki, który wyraził się wówczas cyfrą 1.628 osób, było to zaś w okresie, kiedy środki zaradcze powinny były działać w kierunku wprost przeciwnym.

Tymczasem rąk roboczych brakowało w b. Prusach Wschodnich stale. Zapotrzebowanie na robotników rolnych np. wyrażało się w r. 1937 cyfrą 42.000, z tego 23.000 stałych, 19.000 sezonowych [3].

W i e ś i m i a s t o. Podczas gdy na roli brakowało rąk do pracy, notowano równocześnie wewnątrz samych Prus Wschodnich odpływ ludności ze wsi do miast.

[1] Stat Handbuch f. Ostpr. str. 79.
[2] Stat. Handbuch f. Ostpr. str. 63.
[3] Das neue Ostpreussen, Praca zbiorowa, Konigsberg, 1938, str. 65: w dalszym ciągu cytow. Das n. Ostpr.

Odpływ ludności ze wsi do miast w b. Prusach Wsch. w l. 1925-33

W gminach o ilości mieszkańców		przybyło + ubyło —	w okresie 1925-33
poniżej 100	miejscowości	—	1.722
	mieszkańców	—	95 347
100— 500	miejscowości	—	694
	mieszkańców	—	54.357
500— 1.000	miejscowości	+	113
	mieszkańców	+	82.693
1.000— 2.000	miejscowości	+	14
	mieszkańców	+	14.160
2.000— 5.000	miejscowości	+	5
	mieszkańców	+	13 326
5.000—10.000	miejscowości	+	5
	mieszkańców	+	45.650
10.000—20.000	miejscowości		—
	mieszkańców	+	13.037
20.000—50.000	miejscowości		—
	mieszkańców	+	10.939
50.000—100.000	miejscowości	+	—
	mieszkańców	+	10.980
ponad 100.000	miejscowości		—
	mieszkańców	+	35.868
razem:	miejscowości	—	2.279
	mieszkańców	+	76.952 [1]

W ciągu ośmiu lat z 2.279 małych osiedli przeniosło się do większych osiedli 76.952 osób. Powiększała się zatem ludność miast, malała zaś na wsi. Toteż stosunek ludności miejskiej do wiejskiej wyrażał się w tym na wskroś rolniczym kraju cyframi 57% ogółu ludności dla mieszkańców wsi, 43% ogółu ludności dla mieszk. miast. Ten stan rzeczy tłumaczy się tym, że: 1. element osiedlany na wsiach był słabo z ziemią związany, chętnie zatem ziemię porzucał, ciągnął do miast, jeśli tylko miasta dawały lepsze warunki bytu czy to na zachodzie Niemiec, czy też w obrębie samych Prus Wschodnich, czy wreszcie w ogóle poza granicami Rzeszy, 2. strukturą agrarną w b. Prusach Wschodnich za czasów rządów niemieckich. Struktura ta wiąże się zresztą głęboko z ogólną strukturą ludnościową i tendencjami ruchów ludnościowych z jednej strony oraz z zamierzeniami politycznymi rządów pruskich na tym terenie z drugiej. Zamierzenia te szły zawsze w kierunku tworzenia na terenach wschodniej Rzeszy mniejszych lub większych latyfundiów ziemskich dla „dobrze zasłużonych".

[1] Stat. Handbuch f. Ostpr. str. 30.

Otóż przypatrzmy się, jak była ukształtowana struktura własności ziemskiej na terenie b. Prus Wschodnich:

Podział użytków rolnych. Ogólna powierzchnia użytkowa rolna wynosiła w r. 1933 — 3.450.052 ha, ogólna ilość gospodarstw — 136.143.

46,6% tej powierzchni przypadało na gospodarstwa powyżej 100 ha. W cyfrach absolutnych procent ten wyrażał się liczbą — 1.619.281 ha. Ten obszar ziemi użytkowej był w ręku 4.111 gospodarstw rolnych, co stanowiło zaledwie 3% ogólnej liczby gospodarstw w Prusach Wschodnich. Przeciętnie zatem przypadało w tym zakresie na jedno gospodarstwo — 394 ha.

Natomiast na gospodarstwa drobne, od 0,5—20 ha, przypadała ogółem powierzchnia 739.865 ha, t. j. 21,4% ogólnego obszaru ziemi użytkowej. Na obszarze tym istniało aż 104.960 gospodarstw rolnych, a więc 78% ogólnej liczby gospodarstw. Przeciętna wielkość gospodarstwa w tym zakresie wynosiła 7 ha.

Wreszcie na gospodarstwa średnie, od 20—100 ha, przypadało 1.090.906 ha, t. j. 32% ogólnej powierzchni użytkowej. Na tym obszarze istniało 27.072 gospodarstw rolnych, a więc 19% ogólnej liczby gospodarstw. Przeciętna wielkość gospodarstwa w tym zakresie wynosiła 40 ha.

Odsetek gospodarstw drobnych i średnich razem wziętych stanowił aż 97% ogólnej liczby gospodarstw. Tak wysoki odsetek ogólnej ilości gospodarstw musiał się dzielić obszarem ziemi użytkowej, wyrażającym się cyfrą 53,4% ogólnej powierzchni. Reszta, t. j. 46,6%, była we władaniu zaledwie 3% ogólnej liczby gospodarstw.[1]

Dla porównania struktury własności rolnej w całych Niemczech i kilku innych państwach niechaj służy poniższa tabelka:

Struktura użytków rolnych w b. Prusach Wschod. i Rzeszy w porównaniu z innymi krajami

Kraj	Gospodarstwa			Gospodarstwa		
	do 20 ha	od 20-100 ha	ponad 100 ha	do 20 ha	od 20-100 ha	ponad 100 ha
	w % % og. liczby gosp.			w % % og. pow. użyt. roln.		
b. Prusy Wsch. 1933	78,0	19,0	3,0	21,4	32,0	46,6
cała Rzesza 1933	01,8	7,6	0,6	52,3	29,5	18,2
Polska 1921	97,7	1,8	0,5	63,0	10,3	26,7
Czechosłowacja 1930	95,5	4,0	0,5	44,4	16,0	39,6
Szwecja 1932	91,7	7,7	0.6	57,4	32,0	10,6[2]

W żadnym z wyżej podanych krajów nie byl skupiony tak wielki odsetek użytków rolnych w ręku nielicznych posiadaczy ziemskich,

[1] „Das n. Ostpr. str. 102.
[2] Mały Rocznik Statystyczny 1938, str. 64.

jak w b. Prusach Wschodnich. Tego rodzaju struktura własności rolnej b. Prus Wschodnich tłumaczy ich słabe zaludnienie, jak również tendencje ogółu ludności do emigrowania. Wielka ilość ludności najemnej osiadłej na wsi, zajętej przy pracy na roli u posiadaczy większej własności, nie była dostatecznie zainteresowana w tym, aby roli tej nie opuszczać. Ilość tej ludności w cyfrze bezwzględnej wynosiła w roku 1933 — 458.006 osób[1], co stanowi 19,5% ogółu ludności b. Prus Wschodnich. Jest to odsetek b. wysoki. W Polsce np., której struktura agrarna pod wieloma względami pozostawiała wiele do życzenia, procent ten wynosił tylko 4,2 ogółu jej ludności.

Przy tak słabym stosunkowo zaludnieniu i tego rodzaju układzie własności rolnej musiały powstawać w Prusach Wschodnich nadwyżki w produkcji rolniczej, eksportowane przeważnie do Rzeszy, którymi to nadwyżkami tak lubiła się chwalić ekonomiczna publicystyka niemiecka.

Po myśli gospodarczych i politycznych planów Niemiec wschodnie tereny Rzeszy nie miały być terenami wysokiej produkcji przemysłowej — tu miała się skupiać w możliwie wielkich rozmiarach właśnie produkcja rolna. Przemysł, zwłaszcza przemysł ciężki, miał być skoncentrowany przede wszystkim w Niemczech centralnych. Na wypadek wojny przemysł ciężki winien był się znajdować przecież w okolicy możliwie bezpiecznej. W jakim stopniu tego rodzaju polityka gospodarcza była opłacalna, to przedstawimy niżej.

W y n i k i p r o d u k c j i r o l n e j. Wyniki produkcji rolnej, osiągane w b. Prusach Wschodnich za czasów rządów niemieckich, należały do bardzo dobrych, zwłaszcza gdy się uwzględni ciężkie warunki klimatyczne tego terenu, cięższe niż na zachodzie Europy. Odbiegały one nieco od przeciętnych wyników w całej Rzeszy, przewyższały jednak w niektórych pozycjach, wprawdzie nieznacznie, wyniki produkcji rolniczej w Czechosłowacji, a na terenie Polski wyniki

Plony b. Prus Wsch. i Rzeszy w porównaniu z innymi krajami (w q ha)

Kraje	żyto	pszenica	jęczmień	owies	ziemniaki	buraki cukrowe
b. Prusy Wsch. przec. 1933/36	15,3	17,4	18,8	16,6	142,6	270,0
Rzesza z lat 1933/36 . . .	17,0	21,1	20,0	19,0	155,9	287.1
Czechosłowacja przec. z lat 1931/35	17,3	16,9	17,7	16,7	129,0	251,1
Polska, woj. poznańskie przec. z lat 1928/37	14,3	17;2	17,3	16,3	159,0	232,0

[1] Stat. Handbuch f. Ostpr. str. 100.

osiągane w wojew. poznańskim, które należały do najlepszych wyników polskich.

Wyniki te mogły być oczywiście osiągane tylko za cenę silnej intensyfikacji gospodarstw rolnych. Była ona jednak w warunkach, w jakich Prusy znajdowały się pod rządami niemieckimi, w dużym stopniu nierentowna.

Niemcy lubili powoływać się przed wojną na to, że ciężkie położenie gospodarstwa b. Prus Wschodnich jak i Pomorza Zachodniego zostało spowodowane przez ustanowienie nowych granic po I. wojnie światowej. Odnośne cyfry przez nich podawane nie potwierdzają tej tezy. Obrót towarowy b. Prus Wschodnich z ziemiami, które Polska po I. wojnie światowej od Niemiec odzyskała, wynosi w r. 1913, w/g jednego z autorów, omawiającego sytuację gospodarczą b. Prus Wschodnich [1], tylko 26,6% ogólnego obrotu b. Prus Wschodnich z Rzeszą.

Tenże autor podaje, że roczna kwota dodatkowych kosztów frachtowych, jaka obciążała Prusy Wsch. z powodu ich oddalenia od zachodnich rynków, była obliczana na 19 milionów RM. 73,4% tej kwoty, a zatem prawie 14 mil. RM musiałoby tak czy owak obciążyć obrót z Rzeszą.

Stan finansowy rolnictwa. W takim stanie rzeczy doszło do zadłużenia gospodarstwa rolnego b. Prus Wschodnich, które na 30 września 1939 przedstawiało się następująco [2] w mil. RM.:

Zadłużenie gospodarstwa rolnego w b. Prusach Wschodnich w d. 30. IX. 1939 w mil. RM

Zorganizowany kredyt hipoteczny (ziemstwa i banki hipoteczne)	459,3	
niezorganizowany kredyt hipoteczny	92,2	
kredyt hipoteczny ogółem		551,5
Zadłużenie osobiste wraz z kredytem płynnym		263,4
zadłużenie od r. 1924		814,9
długi przerachowane		195,2
Ogólne zadłużenie		1.010,1

Roczny bilans ujemny rolnictwa b. Prus Wschodnich oceniano wówczas na ca. 200 mil. RM. W r. 1931 zadłużenie ogólne wzrosło do 1,4 miliarda RM. Obciążenia z tytułu oprocentowania przekraczały wysokość czynszu dzierżawnego. Wobec tak wielkiego zadłużenia, jak powiada wspomniany autor, „jakiekolwiek racjonalne gospodarowanie stanęło pod znakiem zapytania“, i pisze dalej: „Skutki tak

[1] Erhard Kastner: Das Problem der Ostpreussenhilfe seit der Wahrungsstabilisierung, Landsberg 1932.
[2] l. c. str. 23.

wysokiego zadłużenia okazują się w powolnej ale stałej dewastacji, jakiej gospodarstwa te podlegają. Dewastacja ta ujawnia się w wyprzedaży żywego i martwego inwentarza, często w takim stopniu, że zgodne z wymogami gospodarowania prowadzenie przedsiębiorstwa staje się rzeczą niewykonalną, w zmniejszaniu się wartości roli z powodu kurczącego się dowozu nawozów sztucznych, w postępującym szybko psuciu się urządzeń melioracyjnych i w przesadnym cięciu lasów".

W pewnej mierze położenie, w jakim znalazło się gospodarstwo b. Prus Wschodnich w owym czasie, było skutkiem ogólnoświatowego kryzysu. Niewątpliwie jednak na tak wielkie rozmiary kryzysu w b. Prusach Wschodnich wpłynęły w większym stopniu powody, które tkwiły w ich własnej strukturze. Cyfry, jakie zostały podane przed powyższymi wywodami, dotyczą lat po roku 1933. Nie wydaje się, aby cyfry te, mimo że kryzys został przełamany, świadczyły o pokonaniu trudności, jakie były udziałem b. Prus Wschodnich pod rządami niemieckimi.

B. Prusy Wschodnie są krajem o przewadze gospodarstwa rolnego. Toteż rozwój rolnictwa ważył silnie na innych gałęziach gospodarstwa: przemyśle, rzemiośle i handlu. Podobnie jak rolnictwo, tak i te dziedziny gospodarki b. Prus Wschodnich, pozostawały w tyle za innymi prowincjami Rzeszy i innymi krajami europejskimi.

P r z e m y s ł, h a n d e l i k o m u n i k a c j a. Odsetek zatrudnionych w przemyśle i handlu w r. 1933 był po Pomorzu Zachodnim i b. Marchii Pogr. najmniejszy spośród wszystkich prowincyj wschodnich b. Rzeszy Niemieckiej — wyrażał się cyfrą 19,6, podczas gdy okręg szczeciński wykazywał się cyfrą 36,3, Dolny Śląsk cyfrą 61,7, Górny Śląsk cyfrą 70,3% [1]. Odsetek ten dla całej Polski wynosił 25,5% w r. 1931 [2], a Polska należała do krajów gospodarczo zacofanych.

Podobnie jak rolnictwo, również przemysł, handel i komunikacja wykazywały poważne dysproporcje w porównaniu z odnośnymi cyframi dla całej Rzeszy. Udział b. Prus Wschodnich w tych dziedzinach gospodarki był niższy, niżby można było oczekiwać ze względu na ich udział w odsetku terytorialnym i ludnościowym całej Rzeszy (7,9% obszaru i 3,6% ludności Rzeszy).

Udział b. Prus Wschodnich w przemyśle i rzemiośle Rzeszy

1. Zakładów przemysłowych ogółem	2,5%	ogólnej liczby zakładów Rzeszy
Zakładów zatrudniających ponad 200 osób . . .	0,8%	„ „ „ „

[1] Dr Bruno H e i n e m a n n: Grenzland Ostpommern, Stettin, 1938, str. 35.

[2] „Mały Rocznik Statystyczny" 1939.

2. Zatrudnionych w przemyśle
ogółem . . . . . 1,7% liczby zatrudn. w przemyśle Rzeszy
W zakładach powyżej 200
osób . . . . . 0,7%[1] „ „ „ „ „

3. Siła instalacyj maszynowych w tych zakładach wynosiła:

	ogółem w 1000 PS.	na 1 zakład o nap. masz. przypadało PS.	na 1 klm kwadr. PS.
w Rzeszy	24.636	41	51
w b. Prusach Wsch.	242 t. j. 1%	26	7[1]

Na 1000 osób zdolnych do pracy było zatrudnionych w przemyśle:

Rodzaj przemysłu	Rzesza	b. Prusy Wschodnie
Górniczy, żelazny i stal.	21.4	0.6
Budowa maszyn elektr.	30.2	8.5
Obróbka żelaza i stali	19.9	9.7
Chem. i papierniczy.	23 6	9.8
Energetyczny	4.4	3.2
Kamieniarsk. drzewn. i bud.	64.2	50.7
Tekstylny i skórzany	73.1	30.9
Spożywczy	44.3[1]	33.2

Udział b. Prus Wschodnich w handlu i komunikacji Rzeszy

1. Przedsiębiorstw handlowych 2.2%
2. Zatrudnionych w handlu 2.4%
3. Siła maszyn . . . . 2.2%[1]

Na 1000 osób zdolnych do pracy było zatrudnionych w:

Rodzaj zatrudnienia	Rzesza	b. Prusy Wschodnie
handlu hurtow.	21.1	14.0
„ detal.	59 1	14.0
w przeds. wydawn.	13.6	8.5
w bankowości i ubezp.	12.3	7.4
w przedsięb. komunik.	48 0	31.4
w hotelarstwie	24.7	19.3[1]

Podobnie jak rolnictwo, tak też i przemysł b. Prus Wschodnich przeżywał ostrzej czasy kryzysu niż inne części dawnych Niemiec. Okazuje to ilość upadłości. W r. 1913 na 1.000 przedsiębiorstw przypadało w b. Prusach Wsch. 3,9 upadłości, w przeciwstawieniu do 3,2

[1] Stat. Handbuch f. Ostpr. str. 5.

upadłości w całości państwa pruskiego. Natomiast w latach 1925—1929 ilość upadłości w b. Prusach Wschodnich wzrosła do 30,8 na 1 000 przedsiębiorstw, podczas gdy w całych Prusach wynosiła wówczas tylko 17,8. W ciągu kilku lat kryzysowych (od 1928—1933) zlikwidowanych zostało na 1000 zakładów przemysłowych około 600—700 zakładów. Wspomniany uprzednio K ä s t n e r, za którym powyższe dane cytujemy, stwierdza, że środki zaradcze zawiodły, ponieważ: „wszędzie konkurencja zaplecza oraz innych pozostałych wielkich miast stoi na przeszkodzie, przy czym konkurowanie jest utrudnione z powodu droższych frachtów, co jest skutkiem odległości *(Wirtschaftsferne)*. Jeśli chodzi o płace, to w r. 1936 dochody robotników w b. Prusach Wschodnich były znacznie niższe niż w pozostałej Rzeszy. Natomiast różnica w dochodzie urzędników nie była tak wielka, ponieważ Rzesza otaczała szczególną starannością ludzi, którzy administrowali jej ówczesnymi terenami wschodnimi.

Przeciętny dochód tygodniowy robotnika w r. 1936 w RM:

b. Prusy Wsch.	17,68
Rzesza	25,19

Przeciętny dochód miesięczny urzędnika w r. 1936 w RM:

b. Prusy Wsch.	182,—
Rzesza	199,— [1]

U d z i a ł w d o c h o d z i e n a r o d o w y m. Wobec przedstawionego powyżej ogólnego stanu gospodarstwa b. Prus Wschodnich uczestnictwo ich w dochodzie narodowym Rzeszy nie mogło być proporcjonalne w stosunku do ich obszaru i zaludnienia. W dochodzie tym uczestniczyły b. Prusy Wschodnie tylko w 2,7%, przy czym w r. 1934 na głowę ludności przypadało w b. Prusach Wschodnich 612.— RM dochodu, podczas gdy w Rzeszy 804.— RM.[1]

U p o ś l e d z e n i e s p o ł e c z n e i k u l t u r a l n e. Za gorszym stanem gospodarstwa b. Prus Wschodnich szło również upośledzenie ich na innych polach życia społecznego.

Podczas gdy w Rzeszy na 10.000 mieszk. przypadało 7,3 lekarzy, 2,4 aptekarzy, 3,7 akuszerek, to w b. Prusach Wschodnich na takąż ilość mieszkańców było tylko 4,4 lekarzy, 1,9 aptekarzy, natomiast — rzecz charakterystyczna — większy niż tam procent akuszerek, mianowicie 4,0[2]. B. Prusy Wschodnie były przecież według wyrażenia niemieckiej publicystyki *„Kinderwiege des deutschen Volkes“*.

1 Stat. Handbuch f. Ostpr. str. 7.
2 l. c. str. 292

Na całej wielkiej przestrzeni południowego wybrzeża Bałtyku od Szczecina po Kłajpedę istniały, nie licząc Gdańska, tylko 2 szkoły akademickie w Królewcu: uniwersytet i wyższa szkoła handlowa. W r. 1937 do szkół tych uczęszczało razem 1.928 słuchaczy, przy czym na uniwersytet przypadało 1.665, na wyższą szkołę handlową 263 studentów.[1] W stosunku do ilości ludności w b. Prusach Wschodnich (przeszło 2.300.000 mieszkańców) są to cyfry znikome.

P r u s y W s c h o d n i e j a k o o b c i ą ż e n i e g o s p o d a r c z e R z e s z y. Niemcy dokładały starań, aby podtrzymać zagrożone gospodarstwo i życie kulturalne całego dawnego „niemieckiego Wschodu", szczególnie jego prowincyj północno-wschodnich. Zarządzane co jakiś czas różnego rodzaju środki zaradcze dla ratowania tych terenów datują od czasu, gdy Prusy przyjęły po Kongresie Wiedeńskim, zdawało się już na dobre, dawne wschodnie ziemie w swoje wyłączne władanie.

Jeszcze Kongres Wiedeński nie zamknął swoich obrad, a już *„Generallandtag"* b. Prus Wschodnich w jesieni 1815 r. żądał od Rzeszy pomocy i to, w pierwszym rzędzie, pomocy dla ratowania posiadłości ziemskich. Narazie, jak powiada autor, z którego pracy czerpane są te informacje (K a s t n e r, str. 12), suma pomocy ze strony państwa ustanowiona została na 3.000.000 talarów i rozdzielona przeważnie pomiędzy wielkich posiadaczy ziemskich. Chłopów i mieszczan potraktowano przy rozdziale, według tegoż autora, po macoszemu.

Następna akcja pomocy dla b. Prus Wschodnich przypada na rok 1824 i lata następne. Wówczas przyznano powtórnie kwotę 3.000.000 talarów, które znowu dostały się w pierwszym rzędzie wielkim posiadaczom ziemskim. Ta warstwa zatem już wówczas była najbardziej wpływowa i najmocniej przez państwo popierana, co może służyć jako dowód na twierdzenie, że wschodnie obszary Rzeszy przewidziane były jako *„[illegible] n s bene merentium"* dla potęgi Niemiec. Kiedy jednak spostrzeżono, że ludność do tych zasłużonych nie zaliczająca się tereny wschodnie opuszcza, zaczęto kłaść nacisk na kolonizowanie tych ziem przy pomocy żywiołu chłopskiego, który miał tu tworzyć bardziej zwartą awangardę niemczyzny.

W ciągu XIX wieku przedsiębrały rządy Niemiec liczne jeszcze akcje pomocy dla swoich b. terenów wschodnich i to pod różnymi postaciami: reform, oddłużenia, kredytów, różnego rodzaju ulg, itp. Szerzej zostaną na tym miejscu omówione akcje z czasów nowszych.

[1] Stat. Handbuch f. Ostpr. str. 305.

Jakkolwiek niektóre z przedsiębranych metod pomocy miały charakter i cel przeprowadzenia takich sanacyj gospodarstwa, aby stworzyć warunki jego rentowności, to jednak w większej części były po prostu datki finansowe czy też towarowe wsparciem udzielanym chronicznie niewypłacalnemu dłużnikowi. Oto lista różnego rodzaju pomocy, udzielanej b. Prusom Wschodnim przez Rzeszę od r. 1926:

1. skreślenie odsetek od zadłużenia hipotecznego w Rentenbank i przejęcie ich, od r. 1926 poczynając, na rachunek Rzeszy,
2. w r. 1929 rząd Rzeszy postawił do dyspozycji b. Prusom Wschodnim środki finansowe, celem ułatwienia spłaty obciążeń komunalnych, na skutek czego gminny podatek gruntowy mógł zostać w latach 1930/31 obniżony o 55%,
3. celem wyrównania różnicy kosztu frachtów *(Korridorfrachtennachteile* — tak to nazywano) asygnowano od r. 1928 10 mil. RM rocznie,
4. ulgi frachtowe dla eksportu do Rzeszy przez porty, a także na drogach b. Prus Wschodnich wyniosły od 20—30%,
5. dla obniżenia opłat żeglugowych na Kanale Królewieckim przyznano, od r. 1929 poczynając, 300.000 RM. rocznie,
6. na odnowienie inwestycji kolejek wąskotorowych przeznaczono w roku 1929 fundusz — 1.685.720 RM,
7. na odbudowę dwóch linii kolejowych w następnych latach na obszarze b. Prus Wschodnich wyasygnował rząd Rzeszy kwotę 23,2 mil. RM,
8. w budżecie Rzeszy na rok 1931 wystawiono kwotę 10.000.000 RM na cele pomocy dla rolnictwa, przemysłu, na potrzeby zdrowotne i kulturalne. Na lata 1932/36 przewidziano na te same cele kwotę 20 mil. RM.

Niezależnie od tych doraźnych niejako wzgl. nie włączonych do planu ogólniejszego zasiłków, okazywało się rzeczą konieczną podejmowanie akcji sanacji i pomocy, które zasięgiem swym obejmowały całokształt gospodarstwa b. Prus Wschodnich, a w szczególności najważniejszą, najbardziej zadłużoną, najciężej walczącą z trudnościami jego gałąź — rolnictwo, które w latach po I wojnie światowej popadło w tak ogromne długi, że — jak mówi jeden z autorów [1]: „stało przed zupełnym zniszczeniem".

[1] Das n. Ostpr., str. 105.

Kredyty rolnicze dla b. Prus Wsch. wypł. po 31. XII. 1931

Źródło kredytu		Kredyty hipot.	Kredyty dla dzierżawc.	Kredyty dla małorolnych i drobnych dzierżawców	Ogółem
z funduszów t. zw. Ostpreussenhilfe (ustanowiona w r. 1928)	Ilość:	924	119	4.260	5.303
	RM:	20.450.700	2.025.400	6.066.645	28.542.745
Pożyczka z „Deutsche Landesbankencentr. AG."		1.096	—	—	1.096
	RM:	30.449 700	—	—	30.449.700
Zapomogi Rzeszy z fund. 20 mil. RM	Ilość:	1.114	—	—	1 114
	RM:	21.932.900	—	—	21.932.900
Z funduszu 10 mil. RM	Ilość:	718	—	—	718
	RM:	10 758.700	—	—	10.758.700
z funduszu 3 mil. RM	Ilość:	157	—	—	157
	RM:	3.233.700	—	—	3.233.700
z funduszu 5 mil. RM	Ilość:	113	—	—	113
	RM:	2.965.500	—	—	2.965.500
fundusze w ramach § 13 ust. z 18. 5. 1929	Ilość:	—	—	4.324	4.324
	RM:	—	—	12.387 647	12.387.647
Razem: . . .	Ilość:	4.122	119	8.602	12.843
	RM:	89.791.200	2.025.400	18.454.292	110 270.892

Poza tym z tzw. *„Betriebserhaltungsfonds"* wypłacono do 31. XII. 31 r. dodatkowo jeszcze 1.260 zapomóg w wysokości 10.088.623 RM.

Wszystkie te kredyty dawane lub gwarantowane przez państwo nie dały jednak pożądanych rezultatów. Rentowności gospodarstw rolnych nie przywróciły. Wspomniany wyżej autor (K a s t n e r, str. 56) cytuje następującą opinię o wynikach przedsięwziętej akcji: „Osiągnięto wynik odwrotny, stan nierentowności zaostrzył się jeszcze. Mimo wielkich środków zastosowanych do akcji konwersji długów, akcja ta mimo to celu nie osiągnęła". Gdy niepowodzenie dotychczas przedsięwziętych środków było widoczne, wdrożono nowe kroki celem ratowania zagrożonego rolnictwa, ustanawiając tzw. *Osthilfe* (1930), z której funduszów w ramach tej akcji państwo przejęło na siebie zadłużenie rolnictwa w spółdzielniach Raiffeisena. Kwota przejętych wówczas zobowiązań była, jak mówi któryś z autorów (w pracy zbiorowej „Das neue Ostpreussen, Königsberg 1938) bardzo wielka (Fundusze finansowe, uruchomione przez Rzeszę w ramach tej *Osthilfe* wynosiły dla samych b. Prus Wschodnich ca 200 mil. RM)[1].

[1] Baltic and Scandinavian Countries, Nr 1, styczeń 1937.

Wreszcie nowa ustawa z 1 czerwca 1933 r. zaangażowała dalsze znaczne kapitały państwowe do celów akcji oddłużeniowej gospodarstw rolnych. Postawione przez państwo do dyspozycji fundusze, mające na celu sanowanie gospodarstw w b. Prusach Wschodnich, szły w setki miliony RM. Tych kwot, jakie państwo łożyło na b. Prusy Wschodnie, prowincja ta wywozem swoim do Rzeszy zupełnie nie kompensowała.

W r. 1935 np. b. Prusy Wsch. eksportowały do Rzeszy drogą lądową 481.071 t, a importowały aż 3.205.537 t towarów, z wyjątkiem zwierząt żywych.

Obrót b. Prus Wsch. z Rzeszą w r. 1935 w zakresie inwentarza żywego (w sztukach)

Rodzaj inwentarza żywego	eksport	import
Konie, osły	19.879	1.061
Bydło z wyj. cieląt	199.607	186
Cielęta	79.308	56
Owce, kozy	24.285	390
Nierogacizna z wyjątk. prosiąt	641.878	189
Prosięta	123.446	3.787
Drób	191.545	324

W obrocie drogą morską w tym samym 1935 r. wynosił eksport 638.149 t., import 1.035.685 t., a w r. 1936 — eksport 549.206 t., import — 2.891.526 t. A więc i w towarach, nie biorąc pod uwagę zwierząt żywych, Rzesza dokładała do swego panowania nad obszarem wschodnio-pruskim.[1]

Wnioski. Losy gospodarcze b. Prus Wschodnich są świadectwem głębokich prawd ekonomicznych, znanych dobrze narodom morskim, to jest narodom, których życie gospodarcze rozwijało się w związku z obrotem handlowym, rybołówstwem morskim i przemysłem, dla zaspokojenia potrzeb tego obrotu i rybołówstwa wzrastającym. Prawdy te wyrażone mogą być następująco:

1. Wybrzeże morskie, umożliwiając dogodne połączenia komunikacyjne drogą morską, jest zawsze naturalnym terenem ciążenia dla wszystkich obszarów, które leżą w promieniu jego zasięgu,
2. każdy obszar wewnątrz kraju ciąży zawsze do najbliższego mu wybrzeża morskiego. Naturalne kierunki jego ekspansji idą zatem po najkrótszych liniach skierowanych ku morzu,

[1] Stat. Handbuch f. die Prov. Ostpr. str. 204. 206 i 225.

3. ziemie leżące w bezpośrednim sąsiedztwie z pasem wybrzeża morskiego są naturalnym łącznikiem pomiędzy wybrzeżem, a obszarami dalej od niego położonymi, do wybrzeża tego ciążącymi,
4. rozwój gospodarczy ziem leżących w bezpośrednim sąsiedztwie z pasem wybrzeża morskiego uwarunkowany jest tym, czy te najkrótsze połączenia komunikacyjne z obszarami poza nim położonymi zostaną umożliwione i wyzyskane. Możliwości te mogą być udaremnione niejednokrotnie w wyższym stopniu pociągnięciami natury politycznej niż geograficznej.

Zdrowa, naturalna struktura kraju wymaga, aby ten postulat najkrótszych połączeń całego jego terytorium z najbliższym mu wybrzeżem morskim był wypełniony. Tylko pod tym warunkiem może cały jego aparat gospodarczy harmonijnie funkcjonować.

Od właściwej, zgodnej z naturalnymi warunkami geograficznymi struktury politycznej i gospodarczej danego obszaru zależy też dynamika gospodarcza jego sił demograficznych. Siły te tylko wówczas mogą być dostatecznie dynamiczne, jeśli konieczny warunek dynamizmu, naturalność układu geograficznego, politycznego i ekonomicznego jest wypełniony. W układzie takim siły demograficzne powstają i rozwijają się w ramach prawa, bez przymusu; naturalny a nie sztuczny układ stosunków i potrzeb niejako wyzwala je. Toteż układ taki jest układem gospodarczej i politycznej wolności.

Struktura polityczna b. Prus Wschodnich i Pomorza Zachodniego pod rządami niemieckimi była sprzeczna z układem geograficznym tych ziem. Toteż dynamika ich sił demograficznych albo w ogóle nie przejawiała się, albo też stwarzana była środkami sztucznymi.

EUGENIUSZ GARBACIK

SYTUACJA GOSPODARCZA SZWECJI

Szwecja należy dziś do najbogatszych krajów świata. Jest ona również najzamożniejsza wśród krajów skandynawskich. Ani Dania, ani Norwegia czy Finlandia nie mają tych naturalnych warunków rozwoju, jakie posiada Szwecja. Na obszarze 449 tys. km kw. mieszka 6.674 tys. ludzi (wg stanu z dnia 31. XII. 1945), czyli przeciętnie wypada 14 osób na km kw. Około 50% obszaru zajmują lasy produktywne, powierzchnia zaś użytków rolnych wraz z łąkami zajmuje zaledwie 12% ogólnej powierzchni. Reszta to moczary itp. nieużytki (ok. 13%) i nieproduktywne obszary skaliste oraz wody wewnętrzne i jeziora (ok. 25%). Na czym więc opiera się bogactwo Szwecji wobec tak wielkich obszarów nieużytków? By odpowiedzieć na to pytanie, a zarazem uzyskać podstawy dla lepszego zrozumienia sytuacji gospodarczej dzisiejszej Szwecji, zajmiemy się krótkim przeglądem najważniejszych pozycyj jej gospodarstwa.

Naturalne warunki rozwoju gospodarczego

Zasadnicze podstawy bogactwa Szwecji to lasy, złoża rud oraz siła wodna. Dodać należy jeszcze czwarty nie mniej ważny i podstawowy czynnik, jakim jest praca ludzka. Czynnik ten wyraźnie występuje w swej pełnej roli w historii rozwoju gospodarczego Szwecji, gdyż niedawno jeszcze, bo w trzecim ćwierćwieczu ub. stulecia Szwecja była krajem biednym, z którego setki tysięcy ludzi wyemigrowało w poszukiwaniu lepszych warunków życia. Emigracja netto ze Szwecji w latach 1851—1900 wynosiła 843 tys., a jeszcze w początkach bieżącego stulecia wyemigrowały stosunkowo duże ilości ludzi (łącznie od r. 1901—1930 = 283 tys.). Dobrobyt Szwecji datuje się więc dopiero od niedawnej przeszłości, kiedy Szwedzi nauczyli się wykorzystywać dobrodziejstwa, jakie dała im natura. Wielkie odkrycia złóż rudy, eksploatacja siły wodnej, ekonomiczna eksploatacja lasów, wszystko to rozwinęło się na wielką skalę dopiero w bieżącym stuleciu. Jedne z najbogatszych pokładów rudy w Boliden zostały odkryte w r. 1924, a eksploatacja ich rozpoczęła się dopiero w r. 1930. Wartość bogactw naturalnych podniosła się wtedy, gdy nauczono się w pełni je wykorzystywać we własnym kraju, rozwijając wysokowar-

tościową i wyspecjalizowaną produkcję gotowych fabrykatów. Z drzewa wytwarza się najróżnorodniejsze produkty, gotowe fabrykaty; rudy żelazne przetwarza się w dużej mierze w kraju na bardzo wyspecjalizowane i silnie na rynkach światowych poszukiwane maszyny, itd. Dzięki dzielności i sprawności inżynierów-wynalazców i robotników wykorzystuje Szwecja w coraz wyższym stopniu i coraz lepiej swe naturalne możliwości.

Najważniejszy surowiec, jakim jest węgiel, posiada Szwecja w skromnych ilościach. Pokłady węgla szwedzkiego oblicza się na ok. 300 mil. ton, z czego tylko ok. 100 mil. ton nadaje się do eksploatacji. Rocznie wydobywano przed wojną ok. 400 tys. ton węgla, a w czasie wojny produkcja węgla dochodziła do niespełna 600 tys. ton. Stanowiło to zaledwie 8% ogólnego zapotrzebowania na węgiel. Ponadto węgiel ten, jako geologicznie młodszy, przedstawia niższą wartość opałową w porównaniu z węglem eksportowanym przez inne kraje. Szwecja jest więc zmuszona sprowadzać duże ilości węgla i koksu z zagranicy. Bogate zapasy torfu, odpowiadające wg obliczeń wartości pół miliarda ton węgla, nie mogą wpłynąć wydatniej na poprawę sytuacji ze względu na krótki okres produkcyjny torfu, szczególnie w północnych częściach kraju najbogatszych w torf oraz ze względu na wysokie koszty jego transportu. Stąd też na opał i dla celów przemysłowych udziela się dużych ilości drzewa oraz węgla drzewnego; zużycie drzewa na te cele odpowiadało przed wojną wartości 4 mil. ton węgla rocznie, a w czasie wojny znacznie wzrosło. Zarówno torf jak i lichsze gatunki węgla zużywa się częściowo do produkcji energii elektrycznej.

Głównym źródłem energii elektrycznej jest jednak siła wodna. Wykorzystuje się ją już od bardzo dawnych czasów, lecz z wielką intensywnością dopiero od pierwszej wojny światowej. W okresie międzywojennymi powstały wielkie zakłady produkujące energię elektryczną, którą rozprowadza się po wszystkich zakątkach kraju. Główne ośrodki tej produkcji to Porius i Kraagede, położne w Norrland (północna prowincja Szwecji), gdzie skupiają się główne źródła siły wodnej (80—90%). Trzeba więc było wielkich nakładów kapitałowych na przeprowadzenie przewodów energii na południe, gdzie znów znajdują się główne ośrodki przemysłowe. Wojny i z tym związany brak dowozu węgla pobudzały rozwój tej gałęzi wytwórczości. Tak było w czasie pierwszej wojny, kiedy na serio pomyślano o wykorzystaniu siły wodnej, tak było też w czasie ostatniej wojny światowej, kiedy produkcję prądu elektrycznego rozwinięto do wielkich rozmiarów.

Wody morskie i śródlądowe dają pole do silnie rozwiniętego rybołówstwa, którym zawodowo i wyłącznie trudni się ok. 35 tys. osób. Rybołówstwo morskie i przybrzeżne, organizowane często w formie spółdzielczej, dało w r. 1938 kor. szw. 31.677 tys.

Do największych jednak bogactw Szwecji należą lasy. Eksport leśny przez wiele lat stanowił główną pozycję w bilansie handlowym Szwecji. Lasy tworzyły podstawy finansowe uprzemysłowienia kraju. Wielki przewrót w gospodarce leśnej nastąpił po r. 1850, to jest po założeniu pierwszego tartaku parowego. Pewną tego ilustracją jest rozwój liczby ludności w Norrland, gdzie znajdują się największe obszary leśne: ludność tej prowincji wzrosła z 398 tys. w r. 1850 na 1.124 tys. w r. 1936, a więc o 180%, podczas gdy w reszcie kraju przyrost ludności w tym okresie czasu wynosił zaledwie 66%.

Eksploatacja lasów jest ułatwiona w Szwecji dzięki wykorzystaniu biegu rzek w lecie, a w zimie siły pociągowej (koni) gospodarstw wiejskich. Wielu rolników wykorzystuje wolne dni zimowe na pracę zarobkową w lasach; widać to z porównania cyfr zatrudnienia w tym dziale pracy w zimie: ok. 400 tys. osób oraz w lecie — ok. 100 tys. osób.

Bogactwo lasów zostało jednak dopiero wtedy w pełni i najbardziej celowo wyzyskane, gdy rozwinięto przeróbkę drewna na różnego rodzaju gotowe fabrykaty. Oprócz drzewa opałowego i budulca lasy szwedzkie stanowią podstawę produkcji całego szeregu towarów, jak celuloza, papier, surowce dla produkcji jedwabiu sztucznego (masa sulfitowa), celofan, szkło drzewne, tapety, lak, materiały izolacyjne itd. Ilość tych różnorodnych produktów drzewnych stale wzrasta dzięki wytężonej i nieustannej pracy nad wynalezieniem coraz to nowych sposobów zastosowania drzewa. Wielkie zasługi w tym względzie ma szwedzka hurtownia spółdzielcza (K. F.). Niezależnie od tych badań prowadzi się intensywne prace nad rozwojem gospodarki leśnej, celem uzyskania jak największego przyrostu drzewa. Leśnictwo jest w Szwecji bardzo starannie pielęgnowaną gałęzią wiedzy szwedzkiej. Roczny przyrost drzewa wynosi obecnie ok. 48 mil. m^3 a produkcja drzewa na zbyt wynosiła ok. 40 mil. m^3 w r. 1942/43, tj. w roku najintensywniejszej eksploatacji.

Szwecja posiada bogate złoża rud żelaznych i in. Czyste rudy żelaza przerabiane są prawie w całości w kraju, rudy zaś fosforowe wywozi się w wielkich ilościach za granicę. Rudy te są wysokoprocentowe (52—68%) i dzięki temu cieszą się dużym popytem. Głównym odbiorcą rud szwedzkich były przed wojną i w czasie wojny Niemcy, które odbierały ¾ ogólnej ilości eksportu, co stanowiło połowę ogólnej sumy niemieckiego importu rud. Na drugim miejscu wśród odbiorców rud szwedzkich była Anglia.

Szwecja posiada również rudy złota, srebra, miedzi, cynku, ołowiu itd.

W oparciu o te surowce rozwinął się w Szwecji przemysł metalowy, który pod względem jakości nie ustępuje najlepszym przemy-

słom świata. Jest to wynikiem dużych zdolności Szwedów do mechaniki i techniki oraz ich zdolności organizacyjnych, jest jednak także następstwem posiadania przez Szwecję wysokowartościowych, wolnych od fosforu i innych szkodliwych domieszek rud, jakie rzadko w świecie występują, oraz zastosowania węgla drzewnego do produkcji stali. Szwedzki przemysł metalowy nastawiony jest wyłącznie na wysokowartościową produkcję stali jakościowej, żelazo zaś sprowadza się w dużych ilościach z zagranicy. Do produkcji stali używa się niekiedy prądu elektrycznego, ten jednak rodzaj produkcji ze względu na niekorzystną kalkulację kosztów w porównaniu z węglem nie jest jeszcze dostatecznie rozwinięty.

Szwedzki przemysł metalowy jest bardzo wyspecjalizowany, istnieje cały szereg wielkich zakładów, które nastawiają się na masową produkcję poszczególnych artykułów, będących już to wynalazkiem szwedzkim, już to wynalazkiem cudzoziemskim, lecz w Szwecji ulepszonym lub dostosowanym do produkcji. W tej dziedzinie historia przemysłu szwedzkiego w ostatnich paru dziesiątkach lat wykazuje imponujące osiągnięcia. Dla przykładu wymienimy takie artykuły, jak: łożyska kulkowe, akumulatory gazowe, maszyny do liczenia „Facit", separatory Lavala, maszyny i przyrządy w przemyśle elektrotechnicznym i zwłaszcza w dziedzinie wysokich napięć (koncern Asea), telefony automatyczne (Ericson) itd. Sławne zakłady w Sandviken nastawione są na produkcję blach stalowych grubości od 4 m do... 0,003 mm.

Istnieje cały szereg innych dobrze rozwiniętych gałęzi przemysłu, jak przemysł zapałczany, którego eksport w latach 1926—30 dawał przeciętnie 45,1 mil. koron rocznie, później cyfra ta spadła do kilkunastu milionów. Głównie na potrzeby wewnętrzne produkuje przemysł bawełniany, konfekcyjny i inne.

Również rolnictwo szwedzkie przeżyło w bieżącym stuleciu wielki przewrót zasadzający się na racjonalizacji pracy i mechanizacji. Mówi się w Szwecji o „rewolucji przemysłowej" rolnictwa, jaka w tym okresie została dokonana. Od r. 1900 produkcja polowa wzrosła o 50%, a hodowlana o 100%, podczas gdy ogólna liczba ludności w Szwecji wzrosła w tym czasie o 20%. Dzięki temu Szwecja stała się krajem pod tym względem samowystarczalnym, mogła nawet niekiedy eksportować pewne ilości (nieznaczne zresztą) produktów hodowlanych. Tę zwiększoną produkcję żywności daje stale zmniejszająca się liczba ludności rolniczej. Wzrósł dochód rolników. W jednym tylko dziesięcioleciu (1929—39) wzrost dochodu ze sprzedaży produktów rolniczych wynosił 35%, przeliczając zaś te sumy na zmniejszoną liczbę ludności zatrudnionej w rolnictwie, dochód wzrósł przeciętnie o 50%. Globalny wzrost dochodu w innych gałęziach gospo-

darstwa jest wprawdzie silniejszy, przeliczony jednak na głowę zwiększonej ilości ludności tych gałęzi wynosi tylko 25%.

Mimo jednak tych coraz to lepszych warunków rolnictwa, obserwujemy stały odpływ ludności ze wsi do miast. W ostatnim dziesięcioleciu przed drugą wojną światową odpływało rocznie do miast 11,3 tys. mężczyzn i 14,8 tys. kobiet. Proces ten trwa nieprzerwanie już od połowy ub. stulecia na skutek całego szeregu przyczyn. Jedną z nich jest nierówność stopy życiowej wsi i miast. Ilustracją tego może być porównanie dochodu społecznego w rolnictwie i w innych gałęziach gospodarki. Przed wojną (r. 1935) rolnictwo stanowiło (wraz z leśnictwem i rybołówstwem) 34,6% ludności kraju, jednak w ogólnonarodowym dochodzie społecznym uczestniczyło zaledwie w 15%, natomiast przemysł, rzemiosło i budownictwo obejmowało 36%, otrzymywało jednak 50,2% dochodu społecznego. Cyfry dochodu rolnictwa są niewątpliwie szacowane za nisko, jednak i po uwzględnieniu tej poprawki stosunek wypadnie niekorzystnie dla rolnictwa. Z tą sprawą wiążą się istotne problemy dzisiejszej Szwecji, o czym będzie jeszcze mowa w dalszym ciągu.

Wiele interesujących uwag można by powiedzieć na temat wspaniałego rozwoju komunikacji i transportu, przemysłu budowlanego, organizacji finansów i innych dziedzin życia społeczno-gospodarczego Szwecji, lecz być może już ten powyższy krótki przegląd zorientuje nas dostatecznie w przesłankach wspaniałego rozkwitu gospodarstwa Szwecji. Widzimy, że Szwecja posiada dobre naturalne warunki rozwoju i że Szwedzi umieją to wykorzystać. Widzimy też, że Szwecja w porównaniu z innymi krajami ma daleko dogodniejszą pozycję.

Szwecja i Dania — porównanie

Porównajmy dla przykładu gospodarstwo Szwecji i Danii. Dania, poza rolą i morzem, pozbawiona jest prawie zupełnie bogactw naturalnych i w znacznie wyższym stopniu swój dobrobyt zawdzięcza wysiłkowi ludzi. Najlepiej ujawniają się te różnice w dziedzinie eksportu, który dla obu krajów ma bardzo istotne znaczenie. Oto Dania występuje na rynek zasadniczo z trzema, a właściwie dwoma dobrami masowej produkcji są to masło i bekony, ewentualnie można tu doliczyć również jaja, inne zaś produkty odgrywają w duńskim handlu zagranicznym podrzędną rolę. Natomiast eksport szwedzki rozkłada się dość równomiernie na cały szereg towarów takich, które mają na ogół stały i silny popyt na rynkach zagranicznych.

W latach kryzysowych (1931—35) eksport Szwecji wynosił 1150 mil. kor. (w r. 1939—1889 mil. kor.), przy czym główne jego pozycje to produkty drzewne (31%), papier i masa papierowa (31%), żelazo

i wyroby metalowe (25%) oraz produkty kopalniane (11%). W obrębie tych grup towarowych istnieje wielkie zróżnicowanie. Załamanie się cen króregokolwiek z tych towarów nie jest groźne dla całości gospodarstwa, podczas gdy załamanie się cen masła czy bekonów grozi gospodarstwu duńskiemu katastrofą.

Również Szwecja, podobnie jak i Dania, eksportowała przede wszystkim do Anglii i Niemiec, lecz Dania zbywała na tych dwóch rynkach ponad $^2/_3$ swych produktów, Szwecja zaś nieco więcej niż $^1/_3$. Poza tym eksport szwedzki rozkłada się daleko bardziej równomiernie na wiele krajów ze Stanami Zjedn. A. P. (12%) na czele. Dania musi ponadto usilnie zabiegać o uplasowanie swych produktów za granicą w konkurencji z innymi krajami, co szczególnie ciężkie było w okresie handlu kompensacyjnego w latach trzydziestych. Szwecja natomiast ma do zbycia towary, które znajdują łatwy zbyt, i nie będąc w wysokim stopniu skrępowana umowami kompensacyjnymi mogła importować z krajów oferujących najniższe ceny i eksportować po możliwie najwyższych cenach. Nawet w okresie kryzysu i związanej z tym daleko idącej reglamentacji handlu zagranicznego Szwecja miała w zakresie zbytu swych towarów pozycję jakby monopolową dzięki wielkiemu popytowi na nie. Widać to z poniższego zestawienia.

Ruch cen hurtowych w imporcie i eksporcie Szwecji i Danii w latach 1928-37 — 1913 = 100

A. Szwecja	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Import	128	126	101	86	94	94	96	98	103	122
Eksport	147	144	134	118	109	111	119	115	125	167
Nadwyżka cen eksp. %	13	13	25	27	14	15	19	15	18	27
B. Dania										
Import	147	148	127	112	120	130	138	138	148	176
Eksport	139	149	125	95	84	99	108	119	126	130
Nadwyżka cen imp %	6	—1	2	18	43	31	28	16	17	35

Cyfry te ilustrują dość dobrze korzystne położenie Szwecji w dziedzinie handlu zagranicznego. Za mniejszą ilość towarów otrzymuje Szwecja — odwrotnie Dania — większą sumę pieniędzy importowych, lecz także na spłatę długów zagranicznych oraz na inwestycje w obcych krajach; eksport kapitałów szwedzkich przybrał poważne rozmiary w okresie między wojnami. Ten pomyślny stan datuje się już z czasów pierwszej wojny światowej, kiedy Szwecja uzyskała ogólną nadwyżkę eksportu na sumę 1300 mil. kor., do czego doszła kwota ok. 1 miliarda tytułem dochodów z żeglugi. Dzięki temu Szwecja

bardzo rychło wyrównała swą sytuację ekonomiczną po pierwszej wojnie światowej i osiągnięty stan pomyślności utrzymała przez cały okres międzywojenny. W okresie wielkiego kryzysu nastąpiło lekkie pogorszenie, lecz szybko to przezwyciężono i Szwecja weszła w okres wysokiej koniunktury, której punkt szczytowy osiągnięto w r. 1939. W takim stanie weszła Szwecja w nowy okres gospodarki wojennej, lecz i tym razem nie jako państwo wojujące. Los oszczędził jej ogromnych spustoszeń, strat ludzkich i materialnych.

Wpływ wojny 1939—45 na gospodarstwo Szwecji

Mimo neutralności Szwecji wojna wywołała pewne zmiany w jej gospodarstwie, choć bez porównania mniejsze niż w innych krajach prowadzących wojnę. Zmiany te były wynikiem dwu głównych przyczyn: zwiększenia udziału państwa w gospodarstwie narodowym, a zwłaszcza zwiększenia wydatków na zbrojenia oraz spadku wolumenu eksportu i importu.

Stosunkowo najmniejsze zmiany zaszły w rolnictwie: obszar uprawy roli zwiększył się w okresie wojny tylko nieznacznie z 3738 tys. ha na 3761 tys. ha, przy czym wzrost ten dotyczy głównie upraw roślin przemysłowych, obszar zaś zbóż nawet nieznacznie spadł. Wydatniejsze zmiany zaszły w hodowli.

Porównanie stanu pogłowia zwierząt domowych w l. 1937-44

	1937 15. IX.	1944 1. VI.	Indeks 1944 1937=100
Konie	633	604	95
Bydło	2986	2859	96
Owce	353	558	158
Świnie	1425	1054	74
Drób	8109	6175	76

Jak widać z powyższego zestawienia, stan pogłowia spadł silnie w porównaniu z okresem przedwojennym. Jest to wynikiem nieurodzajów w l. 1940 i 1941, kiedy wyrżnięto wielkie ilości zwierząt domowych. Wprawdzie w dalszych latach pogłowie zwiększyło się, w r. 1944 nie osiągnięto jednak stanu sprzed wojny. Jedynie hodowla owiec wykazuje znaczny wzrost, co wiąże się z ograniczeniem importu w czasie wojny.

Produkcja drzewa na zbyt wzrosła początkowo bardzo silnie: wynosiła w r. 1942/43 40,1 mil. m^3, później jednak maleje do 27 mil. m^3 w r. 1944/45.

Indeks produkcji przemysłowej wykazuje pewien spadek w okresie wojny. Przyjmując rok wysokiej koniunktury przedwojennej (1939) za 100, indeks ten wynosi w r. 1940 — 91, 1941 — 84, 1942 — 87, 1943 — 88, 1944 — 88, 1945 — 85. Już jednak w październiku 1945 r. cyfra ta wzrosła do 100 i w dalszym ciągu utrzymuje się powyżej poziomu przedwojennego. Spadek indeksu produkcji przemysłowowej wynika z ograniczeń eksportu, a przede wszystkim importu surowców. Zmiany produkcji przemysłu kształtują się z natury rzeczy równomiernie w poszczególnych jego gałęziach. Prawie żadnych zmian nie było w przemyśle konsumcyjnym. Silny natomiast spadek wykazują przemysły produkujące w oparciu o surowce importowane.

Istotne zmiany obserwujemy w przemyśle metalowym pod wpływem ograniczeń handlu zagranicznego. O ile przemysł ten nastawiony był głównie na produkcję szlachetną wysokowartościową, to obecnie przestawiono się w dużej mierze na produkcję żelaza itp. produktów dawniej importowanych z zagranicy. Rozwinięto również intensywną produkcję miedzi, cynku, ołowiu, cyny i aluminium. Wszystkie te pozycje wykazują bardzo silny stopień wzrostu, osiągnięty dużym nakładem kosztów, nie wyrównało to jednak ubytku w imporcie.

Bardzo żywo rozwinął się przemysł produkujący surogaty oraz zwiększono silnie produkcję energii elektrycznej. W l. 1939—44 produkcja energii elektrycznej wzrosła z 9,1 na 11,0 miliardów KW/godz., co równa się przyrostowi całego dziesięciolecia 1930—40.

Duży wpływ na gospodarstwo szwedzkie wywarły w czasie wojny dyspozycje wojskowe. Ilustracją tego mogą być cyfry określające zatrudnienie w poszczególnych sektorach, mierzone w godzinach pracy. W r. 1943 zlecenia wojskowe osiągnęły najwyższy poziom, absorbując 34% ogólnego zatrudnienia, podczas gdy na zlecenia eksportowe przypadało w tym czasie 12%, a na inne 54%. We wrześniu 1944 r. odnośne cyfry wynosiły 26% (wojsko), 10% (eksport) i 64% (inne).

Dobra koniunktura na rynku pracy sprzed wojny utrzymała się również w okresie wojennym. Ubytek siły roboczej na skutek powołania do służby wojskowej 160.000 ludzi został wyrównany w dużej mierze przez przyrost ludności w wieku produkcyjnym (65 tys. osób), zatrudnienie imigrantów (25 tys.) oraz bezrobotnych (40 tys.). Różnice powstałe zostały wyrównane przez postęp racjonalizacji pracy. Największy przyrost zatrudnienia wykazują w tym okresie warsztaty mechaniczne, produkcja torfu, przemysł chemiczny, elektrotechniczny itd. Przeglądając statystykę zatrudnienia w okresie wojennym, stwierdzamy proporcjonalnie duży przyrost personelu administracyjnego przedsiębiorstw w porównaniu z przyrostem liczby robotników, co wskazuje na postęp techniczny i racjonalizację pracy. Spadek zatrudnienia występuje w rolnictwie (50 tys. osób), w bu-

downictwie (30 tys.) i w komunikacji (głównie samochodowej — brak gumy).

W okresie wojny ceny hurtowe wzrosły o 77%, a detaliczne o 50%; wzrost ten nastąpił w pierwszych latach i od r. 1942 ceny nie podlegają istotniejszym wahaniom, zwiększył się również obieg pieniądza do 2.500 mil. (135%). Wzrost ten oraz kosztów utrzymania pociągnął za sobą również wzrost płac. Wynagrodzenie za godzinę pracy w przemyśle wzrosło w latach 1939—43 o ok. 34%; ogółem wzrost płac w okresie wojny do końca wojny r. 1945 wynosił ponad 50%. Indeks cen produktów konsumcyjnych wzrósł na 148, przy podstawie r. 1939. Konsumcja również wzrosła wartościowo w latach wojny o 40% (w porównaniu z r. 1939); ilościowo jednak nieznacznie spadła, o 5%. Największy spadek konsumcji przypada na r. 1942 (15%). Spadek konsumcji obejmuje przede wszystkim materiały odzieżowe i obuwie (29%).

Wielkie znaczenie dla powojennego rozwoju gospodarstwa Szwecji mają inwestycje, które ogólnie biorąc utrzymały się na poziomie przedwojennym, wartościowo jednak ze względu na zwyżkę cen i płac bardzo silnie wzrosły. Jest to bardzo pomyślny stan, jeśli się zważy, że r. 1939, służący za podstawę porównań, był rokiem wysokiej koniunktury.

W r. 1938/39 zasadnicze inwestycje wynosiły ponad 2.400 mil kor. przy dochodzie społecznym 11.000 mil. kor. W r. 1943 suma inwestycyj wzrosła do 4.130 mil. kor. Duży udział w tym mają inwestycje wojskowe, które ze 130 mil. przed wojną wzrosły do ok. 1.000 mil. kor. rocznie w l. 1940—44. Obok inwestycyj o charakterze wojskowym wielki wzrost wykazują inwestycje kolejowe oraz floty handlowej, w której w r. 1944 zainwestowano 276 mil. kor., podczas gdy przed wojną (1938/39) 91 mil. kor.

Inwestycje przemysłowe wynosiły ogółem w l. 1940—44 3.631,3 mil. kor. Słabiej przedstawiają się inwestycje w rolnictwie, które wzrosły ze 110 na 130 mil. kor. oraz w przemyśle budowlanym (domy i drogi) i w przemysłach eksportowych.

Duże sumy inwestycyjne przeznaczono na przestawienie produkcji niektórych zakładów w związku z ograniczeniem importu na budowę nowych zakładów produkujących dobra zastępcze oraz na rozszerzanie zakładów celem zwiększenia produkcji surowców.

Jak już wspomniano, przyczyną zmian w gospodarstwie w czasie wojny było ograniczenie handlu zagranicznego. Od 9. IV. 1940 obserwujemy silny spadek szwedzkiego handlu zagranicznego, który od żniw r. 1944 popadł w stan zupełnego zastoju.

Handel zagran. Szwecji w l. 1939-45 w mil. koron szwedzkich

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Przywóz . . .	2499	2004	1674	1780	1814	1678	1088
Wywóz	1889	1328	1345	1319	1172	853	1757

Tabela daje nam przegląd wartościowy handlu zagranicznego Szwecji w l. 1939—45. Ilościowo spadek jest daleko większy; przyjmując lata 1936/38 za 100, spadek ten wyraża się cyfrą 48 w pierwszych czterech latach wojny. Dużą kompensatą ograniczenia handlu z krajami zachodnimi na skutek blokady Skagerraku był zwiększony handel z Niemcami. Przyjmując lata 1936/38 za 100, import z Niemiec wzrósł do 144, a eksport do Niemiec do 123. Widzimy, że jak przed wojną tak i obecnie utrzymuje się nadwyżka importu z Niemiec: wzrosła ona ze 124 mil. na 316 mil. kor. rocznie (w l. 1941/43). Różnica ta została przez Szwecję wyrównana usługami floty na rzecz Niemiec oraz tranzytem kolejowym. W cyfrach absolutnych handel z Niemcami przedstawiał się następująco (rocznie mil. kor.):

a) import	rok	1936/38	—	424,4	wskaźnik	ilościowy	100
	„	1941/43	—	857,6	„	„	144
b) eksport	rok	1936/38	—	300,7	„	„	100
	„	1941/43	—	541,6	„	„	123

Handel z krajami wewnątrz bariery spadł zarówno ilościowo, jak wartościowo (wskaźnik ilościowy 39 w imporcie i 68 w eksporcie), handel zaś z innymi krajami (poza barierą) spadł w imporcie do $1/4$ a w eksporcie do 8%.

Nadwyżki importowe Szwecji w czasie od 1. 9. 1939 do 30. 4. 1945 wyniosły ok. 3.400 mil. kor. Mimo to jednak bilans płatniczy wykazywał w tym okresie pozytywne saldo w wysokości ok. 500 mil. kor. Deficyt handlu zagranicznego został więc skompensowany z nadwyżką innymi pozycjami bilansu płatniczego; wchodzą tu w grę przede wszystkim dochody z inwestycyj zagranicznych, usługi zagraniczne floty handlowej, dochody kolei szwedzkiej z tranzytu niemieckiego, wpłaty obcych państw na rzecz uchodźców, itd.

Perspektywy

Z dotychczasowych rozważań widzimy, że stan pomyślności, w jakim znajdowała się Szwecja w latach przedwojennych, został w zasadzie utrzymany i podczas wojny. Szwecja wyszła z okresu wojennego bez większych strat z zachowaniem w pełni aparatem produkcyjnym. Wolumen produkcji rolniczej i przemysłowej nie doznał istotnych

zmian, mimo zmniejszenia importu więcej niż o połowę. Ponieważ produkcja była w pewnej mierze nastawiona na artykuły zastępcze, przeto w normalnych warunkach istnieją szanse znacznego zwiększenia wytwórczości. Szereg przedsiębiorstw, które powstały dzięki sytuacji przymusowej (brak importu), utrzymując swą działalność i po wojnie, zwiększy stopień samowystarczalności Szwecji.

Mobilizacja narosłych w czasie wojny rezerw konsumcyjnych i inwestycyjnych nie będzie trudna w warunkach normalnych dzięki dużej płynności, która znacznie polepszyła się w porównaniu z r. 1939. Wzrosły silnie rezerwy kasowe i oszczędności w bankach. Ilość banknotów w obiegu wzrosła o 135%, sumy na rachunkach on call' owych, depozytowych i kapitałowych wzrosły z 3.489 mil. na 5.226,5 mil. kor., czyli o 50%, natomiast kwoty złożone w kasach i bankach oszczędnościowych wzrosły z 5.061,4 do 7.351,2 mil. kor. czyli o 45% (porównanie 1938—44).

Ta wysoka płynność oraz różnica między bieżącymi dochodami a możliwościami konsumcyjnymi zawiera w sobie niebezpieczeństwa inflacyjne, lecz zdołano temu zapobiec poprzez kontrolę cen. W sukurs przychodzą tu inne jeszcze czynniki, jak np. obniżka cen importu itd.

Rok 1945 wykazuje silny wzrost eksportu, przy równoczesnym wypróżnieniu składów. To może spowodować pewne perturbacje, zwłaszcza wobec braku dostatecznego dowozu węgla dla produkcji przemysłowej. Problem węglowy jest najcięższy. Do dziś Szwecja otrzymuje go za mało i wskutek tego przemysł nie może rozwinąć swych pełnych zdolności produkcyjnych. Dotąd Szwecja importuje węgiel głównie z Polski.

Brak pewnych towarów w dostatecznej ilości w czasie wojny (odzież, obuwie i in.) spowodował silny wzrost konsumcji tych towarów po wojnie. Wpłynęło to na wzrost importu, który przybrał duże rozmiary w r. 1946, tak że obecnie mówi się o konieczności pewnych ograniczeń dowozu z zagranicy (prod. luksusowe, jak kawa itd), celem wyrównania sald walutowych.

Do problemów żywo dziś dyskutowanych w Szwecji należy problem ludnościowy. Już od połowy XIX w. stopa przyrostu ludności w Szwecji systematycznie opada. Przed wojną wynosiła nieco więcej ponad 2‰. Proces ten jednak nie został do dziś zahamowany i zachodzi obawa wyludnienia kraju. Według przedwojennych obliczeń, opartych o doskonałą statystykę ludnościową, ludność Szwecji będzie przyrastać jeszcze nieznacznie do r. 1950, po czym zacznie maleć. W Szwecji rodzi się zaledwie 70% ilości dzieci, jaka potrzebna jest do zachowania przyrostu ludności na dłuższą metę. Kurczy się dawna szeroka podstawa ludnościowa z powodu zmniejszenia się ilości

dzieci w stosunku do wyższych klas wieku. Lud szwedzki „starzeje się".

Łączy się z tym problem siły roboczej zarówno w miastach jak na wsi. Wielką troską przejmuje Szwedów nieustanny proces odpływu ludności ze wsi. Wg obliczeń prof. Wahlunda, opartych na doświadczeniu z lat trzydziestych, cyfry zatrudnionych w rolnictwie osób w wieku 15 — 65 lat kształtować się będą następująco:

rok	1930	—	415.000
„	1940	—	355.000
„	1950	—	289.000
„	1960	—	245.000

Szuka się środków zaradczych i wskazuje różne rozwiązania jak np. zwiększenie plac w rolnictwie, przemiany w strukturze agrarnej, intensyfikacja i mechanizacja rolnictwa, itd.

Brak rąk roboczych odczuwa się również w przemyśle, który pracuje dziś przy pełnym zatrudnieniu. Racjonalizacja, na którą kładzie się tyle wagi, może rozwiązać zagadnienie tylko częściowo.

Te zagadnienia mają bardzo istotne znaczenie, stąd bowiem przyjść może pogorszenie świetnych dziś warunków życia w Szwecji i osłabienie jej pozycji w świecie.

Abstrahując od momentów demograficznych, możemy stwierdzić, że Szwecja nie jest u kresu swych możliwości rozwojowych i w dalszym ciągu może zwiększyć swą i tak już bardzo wysoką stopę życiową, o ile tylko sytuacja ogólnoświatowa nie przyniesie zmian dla niej niekorzystnych. Tu jednak tkwi niebezpieczeństwo innego rodzaju: przerost dobrobytu prowadzi nader często do sybarytyzmu i samouwielbienia, co może zakończyć się niebezpiecznym dla narodu kryzysem. Miejmy jednak nadzieję, że Szwedzi potrafią uniknąć i tych niebezpieczeństw.

Źródła: Social Aarsbok, Stockholm;
Koniunkturläget vaaren 1945, Stockholm 1945;
Ökonomiog Politik (czasop.), Kopenhaga;
Statistik Aarbog, Kopenhaga;
Frode Kristensen; Sverige, Ekrvervs-og Samfundoliv, Kopenhaga 1938;
Garbacik Eugeniusz, Wieś duńska dawniej i dziś, Kraków 1946.

MARIA KIEŁCZEWSKA-ZALESKA

BYDGOSZCZ A POMORZE

Po wojnie powstał nowy podział administracyjny państwa polskiego. W ramach tego nowego podziału utworzono centralne województwo nad Wisłą środkową i dolną po obydwóch brzegach rzeki od Dobrzynia po Nowe, które otrzymało nazwę województwa pomorskiego. Stolicą tego województwa zostało miasto Bydgoszcz. W ten sposób Bydgoszcz stała się nagle stolicą Pomorza w sensie administracyjnym.

Jest pewna tradycja w dziedzinie nadawania nazw i stosowania ich w terenie. Tradycja ta powstaje z długowiekowej historii ziem, które tworzyły i tworzą część państwa polskiego. Wchodzą one i w skład dzisiejszej Rzeczypospolitej nie jako nowy materiał, który można kroić i dopasowywać do woli, lecz jako pewne części o swoistej nazwie i zakresie, który wynika z historycznych i naturalnych ciążeń poszczególnych ziem. Jak w świetle tych zjawisk przedstawia się rola Bydgoszczy?

Warto podkreślić dzieje administracyjno-polityczne Polski na tym obszarze. W Polsce dzielnicowej ok. 1250 r. Bydgoszcz jest częścią Kujaw. Kujawy rozciągające się po lewym brzegu Wisły sięgają wzdłuż Wisły dalej na północ poprzez pradolinę i obejmują kraj nad dolną Brdą. Sąsiadująca z Bydgoszczą na zachodzie Krajna jest częścią Wielkopolski. Natomiast Pomorze rozciąga się od Świecia, Raciąża, Szczytna na północ i sięga wzdłuż Wisły aż po Bałtyk. Jest typową krainą nadmorską. Ten stan zachowuje się nawet przez okres panowania Zakonu Krzyżackiego. Bydgoszcz i jej okolica nad dolną Brdą jako część Kujaw jest włączona do Polski. Zabór Pomorza ogranicza się do linii granicy Pomorza z XIII wieku. Kiedy Kazimierz Jagiellończyk po wojnie trzynastoletniej włącza całe t. zw. Prusy Królewskie do Polski, tworzy z nich trzy województwa, z których największe jest województwo pomorskie. Granice jego pokrywają się prawie z tymi, które były w XIII wieku. Województwo pomorskie sięga po Wisłę na wschodzie i Świecie — Człuchów na południu, Bytów — Lębork na zachodzie. Gdańsk jest miastem stołecznym tego województwa; ogromną rolę centralną odgrywa Starogard. Ten stan zachowuje się aż po rozbiory. Bydgoszcz poprzez całe dzieje Polski przedrozbiorowej jest częścią woj. inowrocławskiego.

Dopiero wiek XX przynosi pewne radykalne zmiany. W dziedzictwie po granicach zaborczych przejęliśmy zupełnie inny układ administracyjny niż przedrozbiorowy polski. Zniknęły województwa kalisko-gnieźnieńskie, inowrocławskie i inne. W ramach powiększonego województwa poznańskiego znalazła się większość tych ziem z Bydgoszczą włącznie. Województwo poznańskie zaczyna się rozszerzać do granicy historycznej Wielkopolski. Lecz kadłubowe Pomorze w okresie międzywojennym,

pozbawione na północy stołecznego miasta Gdańska i całego tętniącego życiem gospodarczym ujścia Wisły, zrośnięte z Ziemią Chełmińską, posiada jedyne większe miasto w swoim terenie, bardzo peryferycznie położone. Jest nim Toruń, który staje się obecnie siedzibą woj. pomorskiego. Wobec tego dla stworzenia równowagi gospodarczej między województwami odcięto część województwa poznańskiego i całe Kujawy z Bydgoszczą włącznie przydzielono w ramach zmian granic administracyjnych w d. 1. IV. 1938 r. do Pomorza. Wtenczas po raz pierwszy znalazła się Bydgoszcz w swoich długich dziejach w ramach województwa pomorskiego.

Po wojnie ostatniej znalazła się Polska w zupełnie innej sytuacji przez objęcie szerokiego dostępu do morza. Powstało wówczas nadmorskie województwo, szeroko oparte o Bałtyk z siedzibą w Gdańsku i pomorskie województwo z siedzibą w Bydgoszczy, w ogóle morza nie dotykające! Jest w tym pewien paradoks. Nie może paroletni okres pamięci ludzkiej sprzed wojny 1939 r., który Bydgoszcz upamiętnił sobie jako miasto na Pomorzu, zrównoważyć pamięci pokoleń, wyrażającej się w długiej tradycji historycznej wielu wieków. Jeżeli szukać nazwy historyczno - geograficznej dla tak centralnego województwa, jakim jest obecnie województwo bydgoskie, to brzmiałoby ono najwłaściwiej: województwo kujawsko-chełmińskie, gdyż te dwie ziemie historyczne wchodzą w całości w skład województwa i tworzą jego trzon główny. Z Pomorza należą doń tylko skrawki południowe ze Świeciem i Chojnicami. Z historyczno-geograficznego punktu widzenia Bydgoszcz nie jest miastem pomorskim, ani województwo, którego Bydgoszcz jest siedzibą, nie może być województwem pomorskim. Województwem pomorskim może być tylko województwo gdańskie.

Fakt, że Bydgoszcz w perspektywie historyczno-geograficznej nie jest miastem pomorskim, nie świadczy o tym, by Bydgoszcz nie posiadała żadnych relacyj z Pomorzem. Bydgoszcz leży na peryferiach Pomorza w miejscu, gdzie Pomorze łączy się z szeregiem innych krain. Bydgoszcz nie jest ośrodkiem jednego dużego regionu, jak n. p. Poznań jest ośrodkiem Wielkopolski, ale leży w miejscu styku różnych krain: Pomorza, Kujaw i Wielkopolski. Są to wszystko krainy położone po lewym brzegu Wisły, gdyż Bydgoszcz przede wszystkim właśnie z lewobrzeżem Wisły się łączy. Przez Bydgoszcz prowadzi wzdłuż lewego brzegu Wisły najlepsze połączenie do ujścia Wisły i Gdańska. Jest to główna droga nadbałtycka Polski. Z krain nadodrzańskich Śląska i Wielkopolski koncentruje się poprzez Bydgoszcz ruch na północ wzdłuż Wisły do Bałtyku. Z drugiej strony w Bydgoszczy koncentruje się ruch z krain nadwiślańskich Mazowsza i Małopolski, prowadzący na całe Pomorze do Piły, Szczecinka, Kołobrzega. Ta podwójna węzłowa rola Bydgoszczy wskazuje na znaczenie Bydgoszczy dla Pomorza, — jest podstawą rozrostu miasta w dobie Polski dzisiejszej, rokując wielkie nadzieje na przyszłość. Czy ta rola Bydgoszczy musi jednak łączyć się z panowaniem nad obszarem całej środkowej dolnej Wisły w granicach obecnego województwa, jest zagadnieniem odrębnym, które wychodzi już poza ramy niniejszego artykułu.

JAROSŁAW SOBIESZCZAŃSKI

TRUDNOŚCI ROLNICTWA ZACHODNIO-POMORSKIEGO O WIOSENNEJ AKCJI SIEWNEJ R. 1947[1]

P l a n o w a n i e. Punktem wyjścia przy planowaniu Akcji Siewnej jest ok. 1.500.000 ha użytków ornych województwa szczecińskiego w ramach 24 powiatów. Regionalny plan trzyletni przewiduje w przeciągu r. 1947 zagospodarowanie 850.000 ha użytków ornych, z tym że 50.000 może pozostać w postaci „czarnego ugoru". Rokiem w rozumieniu planu jest „rok gospodarczy 1946/47". Zasiewy jesienne tak na odcinku osadnictwa jak Państwowych Nieruchomości Ziemskich (P. N. Z.) objęły 300.000 ha. Pozostaje więc do całkowitego wykonania planu rocznego w okresie bieżącej wiosny jeszcze 500.000 ha zasiewów oraz 50.000 ha „czarnego ugoru". Powyższe planowanie rozbite jest na dwie pozycje: P. N. Z. 110.000 ha oraz osadnicy 390.000 ha, przy czym majątki wszystkich instytucji, nie wchodzących w skład P. N. Z., podpadają pod kategorię „osadnicy".

Dla majątków P. N. Z. pomocą w zakresie wiosennej akcji siewnej dysponuje Dyrekcja Naczelna P. N. Z.

R e a l i z a c j a. Urzeczywistnienie planu zależy od intensywności nasilenia użytków ornych terenu trzema zharmonizowanymi między sobą czynnikami: człowiekiem, siłą pociągową i materiałem siewnym.

Chodzi najpierw o stwierdzenie zasadnicze, czy wszystkie te trzy czynniki wzrastają harmonijnie w stosunku do ustawicznie z roku na rok, z sezonu na sezon wzrastającego planu.

Jeśli chodzi o czynnik najważniejszy, człowieka, stwierdzić trzeba, że zadanie siewów b. r. jest na odcinku tym wystarczająco harmonijne. Z aktualnych danych demograficznych z dnia 1. III. b. r. wynika, że ludności wiejskiej jest w województwie ogółem 522.000 osób (z czego Polaków 360.000) Ważna jest tutaj okoliczność, że dopełnia się właśnie najważniejszy akt psychiczno-gospodarczy, jakim jest t. zw. akcja wnioskowa, obdarzająca osadników prawem własności do posiadanej osady, co na język siewny tłumaczy się wzmożeniem wysiłku pracy, gdyż spokój i pewność własności są najbardziej twórczymi z elementów nie kontrolowanych, które zasadniczo ważą na istotnym rozwoju życia gospodarczego. Własność uznana przez najwyższy czynnik społeczny, jakim jest państwo, oraz dalsza jej dziedziczność, jako zaspokojenie najpierwotniejszych skłonności ludzkich, niewątpliwie ważą na sposobie podejścia do corocznego cyklu czynności rolnika.

[1] Artykuł ten stanowi pewne uzupełnienie artykułu St. Czekanowskiego p. t.: „Pomorze Zachodnie jako teren pracy rolniczej" — J a n t a r 1946. zesz 2 (U w. R e d.)

W ścisłej łączności z tym tematem pozostaje niechęć do kredytu u osadnika, ekonomicznie słabego, co z jednej strony jest znakiem niskiej oświaty u rolników, zwłaszcza przybyłych zza Buga, z drugiej zaś strony tłumaczy się niechęcią do znoszenia psychicznego ciężaru zadłużenia w ogóle. Prócz tego podnieść należy, że dla przeciętnego rolnika, jako elementu najczęściej gospodarczo konserwatywnego i mało obrotnego, przeniesienie się w nowe i bardzo odmienne warunki klimatyczne jest okolicznością ujemnie działającą. Prawdopodobny napływ nowej fali osadnictwa, choć już zapowiedziany, pozytywnie na siewach wiosennych z pewnością nie zaważy. Nowi osadnicy, powiązani z akcją odbudowy, ożywią zapewne nowe pola w siewach najbliższej jesieni. Ogólnie biorąc, czynnik człowieka, choć nie bez zastrzeżeń, usposabia optymistycznie.

Przypatrzmy się skolei składnikowi siły pociągowej:

a) W swej postaci zwierzęcej jest ona obecnie na szczeblu cyfry 56.000 koni osadniczych na ogólną cyfrę przeszło 63.000 koni. (Potencjał bydła roboczego lub okolicznościowo roboczego nie wchodzi tu raczej w rachubę z uwagi na brak wołów u osadników oraz na zasadniczą niechęć orania w krowy, które się oszczędza i pieczołowicie ochrania). Liczba posiadanych koni osadniczych nie zostanie, ze względu na późne odmarznięcie portów duńskich, powiększona na czas nowymi importami, tak że okres wiosenny nie zmieni tej liczby. Mnożąc ją przez 6 ha na konia, otrzyma się jako granicę ich maksymalnej możliwości uprawy: 336.000 ha. Wobec skróconej wiosny, można by obawiać się zbyt wysokiej normy 6 ha na konia, nakazanej przez Głównego Pełnomocnika Akcji Siewnej, jednak w ramach obowiązujących przepisów przewiduje się pewną pomoc koni z miasta, tak że liczba ta może nawet w pewnym stopniu się podnieść, ale niewiele ponad 340.000 ha.

b) W postaci mechanicznej siła pociągowa województwa zbiega się obecnie praktycznie w jednej instytucji, tj. P. N. Z. Samopomoc Chłopska, wbrew spodziewaniu, wykazuje na tym odcinku nie tylko minimalne zainteresowanie, ale w praktyce nie wychodzi poza przejmowanie traktorów jedynie symboliczne. Nieliczne spółdzielnie gminne stawiają nieśmiałe kroki na tej trampolinie zagadkowego ryzyka, finansowego i organizacyjnego zarazem. Pojedyńczych rolników, ujawniających ukrywane dotąd traktory, nie jest wiele i muszą liczyć się z rozrachunkiem ze Skarbem Państwa na ten temat. I oni nie są w stanie wpłynąć na okoliczność, że wobec planu 390.000 ha, choć 340.000 ha zdamy na konie, pozostanie bez pociągowej obsady — nie mówiąc już o „czarnym ugorze" — 50.000 ha. Wobec wymaganej normy Głównego Pełnomocnika w wysokości 90 ha na każdy traktor, zachodzi konieczność zdobycia około 600 traktorów dla osadników. W tym położeniu przychodzi z pomocą P. N. Z., które przeznacza dla osadników 185 traktorów z tym, iż Dyrekcje P. N. Z. robią wysiłki, aby wynająć osadnikom łącznie 250 traktorów, zgodnie z uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów.

Powyższy problem w niektórych powiatach ma kardynalne znaczenie. Nawet pomoc 250 traktorów może nie byłaby w całości wykorzystana z racji słabości gotówkowej rolnika, gdyby nie kredyt 25 milionów zł. Należy jedynie żałować, że kredyty na ten cel nie

zostały uruchomione dość wcześnie. O ile realizację planu traktuje się pod nieodzownymi warunkami dopisania pomocy, to w tym jej punkcie otwiera się poważne niebezpieczeństwo. 250 traktorów, spóźnionych zarówno w cyfrze jak i kredycie na nie, nie podoła zadaniu, na które trzeba 600 traktorów.

Jak widzimy, element siły pociągowej ulegnie zapewne częściowemu spaczeniu, a obraz może ulec w tym miejscu dotkliwej dekompozycji. Główną przyczyną jest finansowa niemoc osadnika, któremu stawia się traktor do wynajęcia, a on nie jest w stanie z tej pomocy korzystać.

Wreszcie ostatni składnik: materiał siewny. Zespoły P. N. Z. sygnalizują pod tym względem u siebie niedobór. U rolnika drobnego nie jest lepiej. W wielu wypadkach z racji ogólnie niskich plonów zeszłorocznych (zła uprawa, nieznajomość klimatu, niedocenianie nawozów, gryzonie itp.) osadnicy wymagają silnego wsparcia na tym odcinku. Na odcinku zbożowym największą trudność przedstawia brak owsa. Ziemniaki nasuwają jeszcze poważniejsze obawy. W tej dziedzinie Akcja Siewna ma spełnić swoje czołowe zadanie: doprowadzenie pomocy państwa. Trzeba jednak zaznaczyć, że państwo nie przeprowadza ani nie finansuje całości siewów na Ziemiach Odzyskanych, udziela jedynie pomocy w ramach takich, jakie czynniki odgórne uznają za możliwe i celowe.

Opracowany plan przewiduje więc następującą pomoc: a) w naturze do ogólnej wartości 19.000 t ziarna siewnego i nasion oraz 36 tys. t sadzeniaków ziemniaczanych; b) w kredycie P. B. Rolnego na zakup ziarna siewnego przez poszczególnych osadników do wysokości 9.000.000.— zł na województwo; c) kredyt również P. B. R. w wysokości 12.000.000.— zł. na zakup nawozów sztucznych przez poszczególnych osadników związany jest z akcją nawozową „Społem", na co Akcja Siewna nie ma wpływu bezpośredniego. Pomoc ta ma jednak wybitne znaczenie dla Akcji Siewnej, d) 250 traktorów P. N. Z., e) 25-milionowy kredyt na orkę traktorową oraz f) 5 milionów dotacji państwowej na likwidację odłogów.

Na realizację pkt. a) składają się: remanenty własne z r. 1946, zwroty ze skryptów dłużnych z r. 1946 (mimo presji wszelkich władz minimalne), przerzut remanentów z woj. bydgoskiego, przerzuty z Polski centralnej, które to pozycje dnia 31. III. 1947 r. wynosiły około 3.000 t ziarna. Wynika z tego, że przerzut w momencie teoretycznie wymaganego jego zakończenia, choć rozpoczęty i trwający, nie był wcale równy zaplanowaniu, a co za tym idzie, jest tego roku znowu s p ó ź n i o n y. Mimo równoczesnego opóźnienia się wiosny, cyfra pomocy zbożowej dnia 10. IV. br. oceniana na około 4.000 t nie jest jeszcze zadawalająca. Jednak wbrew wszystkim trudnościom przewidziane jest pokrycie i dostarczenie w terminie zaplanowanych 19.000 ton pomocy siewnej.

Poważne obawy natomiast nasuwa spełnienie zaplanowanej wysokości pomocy w sadzeniakach ziemniaczanych. Przewidując skutki takiego zawodu, Główny Pełnomocnik Akcji Siewnej sugeruje terenowi inne okopowe w postaci brukwi. Zarządzenia w tym względzie należy pojmować nie tylko jako ostateczność, ale też jako nieodzowną konieczność, w skutkach swoich natury przede wszystkim zaopatrzeniowej.

Co do kredytu na zakup materiału siewnego i sadzeniaków stwierdzić można, że ten właśnie kredyt był rozchwytany, jednak

rezultaty z jego użycia byłyby większe, nie tylko gdyby był wyższy, ale także gdyby był wcześniej udostępniony. Ogólnie dodać można, że rygorystycznie przeprowadzona akcja skupu zbóż na cele aprowizacji była czynnikiem ujemnie działającym z punktu widzenia Akcji Siewnej, gdyż ograniczała możliwości wymiany zboża ozimego na jare między rolnikami. Przydzielenie remanentów UNRRA z wiosny r. 1946 na konkurencyjne cele aprowizacyjne, zwłaszcza w owsie, było dalszym czynnikiem uszczuplającym zapasy, już przechowywane dla celów siewnych. Konkurencja aprowizacji w stosunku do Akcji Siewnej jest objawem niezdrowym. Po zdaniu sobie z tego sprawy, należało by dążyć do uzgodnień w tym duchu, aby aprowizacja raczej skłonna była do wyrzeczeń na korzyść każdorazowych siewów, w swoim zresztą własnym, prawidłowo rozumianym interesie, a nie przeciwnie.

Reasumując problem materiału siewnego, podkreślić trzeba, że niedociągnięcia na tym odcinku grożą planowi dekompozycją.

Z powyższego zestawienia czynników dodatnich i ujemnych widać, że planowi, określonemu na 390.000 ha, zagrażają: 1. skrócenie okresu prac w polu z racji spóźnionej wiosny, 2. opóźnienie dostaw zbożowych oraz ograniczenie ich otrzymania lub zdobycia, 3. nieurodzaj r. 1946 wraz z zasadniczą niezamożnością terenu, zniszczonego gospodarczo w czasie wojny i po wojnie, który nawet bez zwiększania obszaru zasiewów nie miałby zapewne pokrycia siewnego, 4. ogromny brak ziemniaków w terenie a także z dostaw zewnętrznych, 5. za mała w stosunku do potrzeb ilość traktorów, przeznaczonych na pomoc dla osadnictwa, 6. brak dostatecznego wzrostu liczby koni, 7. spóźnione uruchomienie niektórych kredytów.

TADEUSZ WIECZOROWSKI

STAN PREHISTORII NA TERENIE SZCZECINA

Muzeum Miejskie w Szczecinie mieści się w budynku narożnym przy ul. Janisławy 28 i pl. Żołnierza Polskiego. Gmach ten zbudowano w 1726 r. dla sejmiku krajowego *(Landeshaus)*. W roku 1928 znalazły w tym budynku pomieszczenie zbiory Towarzystwa Dziejów i Starożytności Pomorskich *(Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde)*. Nowoutworzone muzeum nosiło nazwę: Muzeum Prowincjonalne *(Provinzialmuseum)* a później Pomorskie Muzeum Krajowe *(Pommersche Landesmuseum)*. Istotny trzon tegoż muzeum tworzyły zbiory przedhistoryczne, które prócz magazynu zajmowały 11 sal wystawowych. O zadaniu tegoż muzeum pisał ówczesny dyrektor *(Das Bolwerk* 1934, zeszyt listopadowy str. 4): „Obowiązkiem muzeum prowincjonalnego jest wykazanie na podstawie zabytków niemieckości prowincji, która pod względem kulturalnym i politycznym nadal jeszcze jest zagrożona". Tamże na stronie 6 czytamy: „Co się zaś tyczy walki na pograniczu *(Grenzlandkampf)*, to trzeba było i powinno się przeciwstawiać z całą ostrością naukowo błędnym roszczeniom polskich sąsiadów do ziem wschodnio - niemieckich". Wielkiej ulgi i radości doznał tenże dyrektor po zawojowaniu Polski przez Niemców, bo sądził, że już nie będzie potrzebował walczyć z prehistorykami polskimi.

Sprawiedliwość dziejowa sprawiła, że przy jego biurku zasiada obecnie prehistoryk polski.

Podczas dwukrotnych nalotów w styczniu i sierpniu 1944 r. zbiory prehistoryczne z wczesnej epoki brązowej i wczesnej ep. żelaznej, znajdujące się w magazynie na poddaszu, zostały zniszczone. Uprzednio Niemcy ewakuowali zbiory tutejszego muzeum do różnych miejscowości, znajdujących się obecnie w granicach Polski jak i na terenie Niemiec. Odnalezione w marcu br. w podziemiu tutejszego muzeum akta zatytułowane: *„Evakuiertes Sammlungsgut“* umożliwiają nam stwierdzenie, co i dokąd Niemcy z tutejszego muzeum wywieźli. Przeszło 100 skrzyń zabytków wywieziono do 24 różnych miejscowości. Prócz tego wysłano 50 worków książek. Najcenniejsze zbiory zdeponowano w skarbcu w głównej kasie krajowej *(Landeshauptkasse)* w Szczecinie w 2 walizkach. Z zabytków prehistorycznych w spisie zawartości zdeponowanych walizek wymieniono: 36 przedmiotów złotych, 8 srebrnych, 18 skarbów srebra siekanego. W skarbcu Kasy Miejskiej w Szczecinie *(Stadtsparkasse)* zdeponowano liczne obrazy, między innymi obraz Cranacha, przedstawiający Filipa I. Poza tym złożono tam na przechowanie wszelkie książki inwentarzowe, manuskrypty i odbitki fotograficzne. Najprawdopodobniej Niemcy zdołali te zdeponowane przedmioty wywieźć w głąb Niemiec.

W styczniu br. zaczęto pod kierownictwem kustosza Działu Przedhistorycznego organizować dział przedhistoryczny tutejszego muzeum. Najpierw wyodrębniono bibliotekę dzieł prehistorycznych, stwarzając przy Dziale Prehist. bibliotekę podręczną, złożoną z 1700 dzieł i całego szeregu czasopism naukowych z zakresu prehistorii. Prócz tego zorganizowano archiwum powiatowe, w którym zgromadzono wszelkie zapiski odnoszące się do zabytków prehistorycznych, zachowane katalogi zabytków, mapy, materiał rysunkowy i fotograficzny oraz około 1000 przeźroczy. Ostatnio rozpoczęła się praca nad urządzeniem magazynu zabytków. Po wyremontowaniu sal wystawowych, szaf i gablotek, zostanie urządzona wystawa zabytków prehistorycznych, mająca dać przekrój pradziejów Pomorza Zachodniego. Wystawa ta, poza charakterem naukowym, będzie miała cel dydaktyczny.

Poza pracą organizacyjną Dział Prehistoryczny tutejszego muzeum ma jeszcze za zadanie poszukiwanie po różnych miejscowościach wywiezionych zbiorów a później przeprowadzanie systematycznych prac wykopaliskowych, które przede wszystkim miałyby na celu badanie obiektów archeologicznych okresu wczesnohistorycznego, do których niemieccy prehistorycy odnosili się na ogół z wielką niechęcią. Odrobienie tego celowego zaniedbania czeka obecnie na polskiego prehistoryka, którego prace wykopaliskowe na tym terenie umożliwią poznanie kultury prapolskiej tych ziem. Jednym z najważniejszych obiektów archeologicznych na Pomorzu Zachodnim, mogącym dać pełen obraz kultury prapolskiej, jest osada słowiańska w Wolinie, którą Niemcy częściowo rozkopywali w latach 1934—1939. Charakterystycznym objawem dla nas zupełnie zrozumiałej wstrzemięźliwości nauki niemieckiej jest fakt, że zabytki pochodzące z tych wykopalisk, poza fragmentarycznym ich opublikowaniem i sprawozdaniami z prac wykopaliskowych, odnoszących się przeważnie do techniki wykopaliskowej, nie doczekały się nale-

żytej publikacji. Podobnie postąpili Niemcy z osadą słowiańską w Opolu. Inaczej rzecz by się miała, gdyby to były zabytki germańskie! Cały materiał zabytkowy z prac wykopaliskowych w Wolinie, dotąd nie opublikowany, jak i katalog znalezisk, plany i filmy, złożono — jak o tym świadczą akta znalezione w tutejszym muzeum — jako depozyt w Kasie Miejskiej w Wolinie. Los tych zabytków jest nam dotąd nieznany. W dobie obecnej ten tak ważny dla Polaków obiekt archeologiczny domaga się jak najrychlejszego przyłożenia doń łopaty prehistoryka polskiego. Jasną jest rzeczą, że podjęcie prac wykopaliskowych w Wolinie przez Dział Przedhistoryczny Muzeum Miejskiego w Szczecinie, obsadzony dotąd przez kustosza i jednego laboranta, przekraczałoby jego możliwości. Jest to poważny obiekt, do którego zabrać się może jedynie sztab złożony z wielu prehistoryków, rysowników i kilku laborantów. Toteż z radością Dział Przedhistoryczny Muzeum Miejskiego w Szczecinie przyjmuje wiadomość o podjęciu inicjatywy przez dyrektora Państw. Muz. Arch., Ludwika Sawickiego, i zamierzonym przystąpieniu do prac wykopaliskowych w Wolinie w maju b. r.

Największą bolączką Działu Przedhistorycznego tutejszego muzeum jest brak odpowiednich funduszów na przeprowadzenie remontu sal wystawowych, co hamuje normalny rozwój pracy muzealnej. Ponieważ tutejsze muzeum ma charakter muzeum okręgowego i stać się ma ośrodkiem promienującym na całe Pomorze Zachodnie, konieczne jest uzyskanie odpowiednich funduszów na urządzenie wystawy zabytków.

Z ŻYCIA GOSPODARCZEGO POMORZA

WYBRZEŻE

Obroty towarowe Gdańska i Gdyni w I kwartale r. 1947. Wyjątkowo niepomyślne warunki atmosferyczne w 3-ch pierwszych miesiącach br., mianowicie fale ciężkich mrozów, powodowały przez dłuższe okresy czasu niemal zupełne zahamowanie ruchu w portach. Baseny portowe, reda i zatoka pokryte były grubą warstwą lodu, zaś akcja lodołamaczy nie mogła całkowicie rozwiązać zagadnienia. Były okresy, gdy np. w porcie gdańskim nie wszedł ani nie wyszedł żaden statek. Nic dziwnego, że w tych warunkach cyfra obrotów towarowych, wyjątkowo niska, nie daje wcale obrazu rozwoju przeładunków w naszych portach.

Obroty towarowe Gdyni i Gdańska w I kw. 1947 r. (w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Przywóz	66.690,3	76 389,3	143.079,6
Wywóz	289 689.8	254.149,0	543.838,8
Razem:	356.380,1	330.538,3	686.9 8,4
I kwartał r. 1946	612.710,0	651 665,1	1.264.375,1
IV kwartał r. 1946	880.029,3	989.048,5	1.869.077,8

Interesujący jest natomiast obraz kierunków naszego handlu morskiego, które w I kw. r. 1947 przedstawiały się następująco:

Kierunki polskiego handlu morskiego w I kwartale 1947 r.

Kraj	Przywóz ton	Wywóz ton	Obroty ton
Szwecja	71.608,9	204.991.1	276.600,0
Z. S. R. R.	12 600 1	63.858,8	76 458,9
Dania	2.889,5	68.053,3	70 942.8
Finlandia	—	54.959,0	54 959.0
Norwegia	13.426,3	39.004,9	52.431,2
Razem kraje nadbałtyckie	100.524,8	430.867,1	531.391,9
Holandia	246,8	28.172,5	28.419,3
Stany Zjednoczone	19.001,1	2.086,0	21.087 1
Francja	841,6	11.218,3	12 059,9
Argentyna	10.542,1	—	10.542,1
Brazylia	—	9.393,3	9.393,3
Anglia	7.397,4	1.336,1	8.733,5
Meksyk	—	8.636,0	8.636,0
Belgia	4.525,8	4.057,9	8.583,7
Islandia	—	4 433,1	4.433,1
Wenezuela	—	3.281,0	3.281,0
Razem inne kraje	42.554,8	72.614,2	115.169,0

Z powyższego zestawienia wynika, że w portach Gdańska i Gdyni w I kwartale r. 1947 stosunek obrotów towarowych z krajami nadbałtyckimi do obrotów z wszystkimi innymi krajami wykazywał ogromną przewagę na korzyść basenu bałtyckiego, przedstawiał się bowiem mniej więcej jak 4,65 : 1. W przywozie stosunek ten wyglądał jak 2,3 : 1, w wywozie natomiast jak 6 : 1. Wszystkie powyższe dane odnoszą się nie do wartości, lecz do ilości obrotów towarowych, gdyż ilość przeładunków ma istotne znaczenie dla wydolności portów i, oczywiście, dla żeglugi.

Niewątpliwie jednak ważne z punktu widzenia naszej gospodarki ogólnokrajowej jest stwierdzenie, że udział towarów masowych w powyższych cyfrach przeładunków wynosi ponad 75%, zaś cennej drobnicy tylko poniżej 25%. W przywozie towarami masowymi są rudy ze Szwecji i Norwegii, w wywozie zaś węgiel i koks. Poważna pozycja Stanów Zjedn. w przywozie tłumaczy się dostawami UNRRA. Godny uwagi jest również fakt wzrastania przeładunków tranzytowych między Czechosłowacją, Węgrami i Austrią z jednej strony a Szwecją i Danią z drugiej. W marcu br. tranzyt ten wzrósł o przeszło 80% w stosunku do poprzedniego miesiąca, a w pierwszym kwartale r. 1947 wynosił 20% obrotów portów Gdyni i Gdańska, co jednak tłumaczy się w głównej mierze spadkiem ogólnej sumy obrotów w tym okresie, spowodowanym warunkami atmosferycznymi.

Odbudowa portu w Szczecinie. Trzyletni Plan Narodowy przewiduje poważne kredyty na odbudowę portu szczecińskiego, przy czym na rok 1947 preliminowana jest suma 824 milionów zł, przeznaczona przede wszystkim na uporządkowanie dróg wodnych, dalej na remont dźwigów i odpowiedniej ilości magazynów. Szczecińskie BOP., mimo pewnych trudności wynikających z poddania go centrali BOP w Gdańsku, ma już za sobą poważny dorobek, wyrażający się następującymi cyframi: na ogólną powierzchnię magazynów 65.296 m. kw., wg wymiarów wewnętrznych portu szczecińskiego w administracji polskiej, BOP wyremontowało 32.564 m kw. powierzchni, a z ogólnej powierzchni magazynów użytkowanych 54.348 m kw. ukończyło remont 29.985 m kw.; kubatura budynków mieszkalnych, które remontuje BOP, wynosi razem 175.682 m³. Do najpoważniejszych obecnie prowadzonych prac należy odbudowa największego magazynu portowego, elewatora zbożowego „Ewa" o pojemności 42.000 ton, która ma być ukończona w czerwcu b. r. W porcie centralnym odbudowuje się jeden z największych w Europie magazynów drobnicowych o pow. 48.000 m. kw. BOP zapoczątkowało prace nad odbudową czterech mostów: Sobieskiego, Poniatowskiego, Parnickiego i Człowego, łączących miasto z wyspami portowymi.

Obroty towarowe Szczecina w r. 1946 były jeszcze znikome, na co złożył się szereg przyczyn, jak stopniowe przekazywanie poszczególnych odcinków portu administracji polskiej, ogromne zniszczenie dróg wodnych i urządzeń portowych, wreszcie zniszczenie taboru żeglugi na Odrze oraz brak magistrali kolejowej, łączącej Śląsk ze Szczecinem. Dopiero w sierpniu r. 1946 zaczęto notować pierwsze obroty towarowe w porcie szczecińskim, które za okres 5 miesięcy do końca r. 1946 wyniosły zaledwie 44.651,4 ton; 89,6% tej kwoty przypadało na wywóz, obejmujący węgiel oraz sole potasowe, przywożone tytułem odszkodowań

wojennych z radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec i reeksportowane do Szwecji, Danii i Holandii. Cyfry to znikome, ale państwowy plan eksportowy przewiduje już na rok 1947 wywiezienie przez port szczeciński za granicę 1.300.000 ton węgla, przy czym ok. 1 miliona ton przybywało by koleją ze Śląska przez Poznań — Krzyż — Stargard — Dąb (300 wagonów na dobę), a ok. 300.000 ton barkami z Gliwic, Koźla i Wrocławia. W powrotnej drodze zarówno wagony kolejowe jak i barki byłyby wykorzystywane dla importu rudy szwedzkiej, która w b. r. ma nadchodzić do portu szczecińskiego w stosunkowo dużych ilościach, zarówno dla zaspokojenia potrzeb krajowych, jak i tranzytem do Czechosłowacji. Część rudy szwedzkiej przeznaczona jest na potrzeby huty w Stołczynie pod Szczecinem, której wielki piec będzie uruchomiony w najbliższym czasie. Pierwsze transporty rudy w ilości ok. 20.000 ton mają nadejść w ciągu maja b. r. Mocno daje się odczuwać brak najkrótszego połączenia kolejowego ze Śląskiem przez Kostrzyn — Głogów. Kredyty na budowę tej linii są już przyznane, a od terminu wykonania tego zadania zależy pełne wykorzystanie możliwości przeładunkowych portu szczecińskiego.

Celem ożywienia obrotów portowych Szczecina tamtejsza WRN przedstawiła władzom centralnym inicjatywę Izby Przemysłowo-Handlowej zorganizowania w Szczecinie Międzynarodowych Targów Tranzytowych. Położenie geograficzne Szczecina, jego tradycja i obszar zaplecza, a wreszcie doskonałe połączenie drogami wodnymi z państwami basenu dunajskiego przez projektowaną budowę kanału Dunaj — Odra, stwarzają z tego portu dogodny punkt przeładunkowo - tranzytowy dla środkowej i południowo - wschodniej Europy. Ale skierowanie tego tranzytu przez Szczecin wymagać będzie, przez pewien okres przynajmniej, stałej akwizycji. Zadaniem Targów będzie więc umożliwienie klientom zagranicznym zapoznania się ze wszystkimi towarami przechodzącymi tranzytem przez Szczecin oraz z warunkami transakcyj z innymi krajami. W tym celu winny powstać w Szczecinie składy warrantowe, konsygnacyjne i wolnocłowe, aukcje towarowe oraz stała wystawa próbek i wzorów towarów stanowiących przedmiot handlu międzynarodowego, które mogłyby iść przez port szczeciński.

Ponadto zadaniem Targów byłoby inicjowanie powstawania na terenie Szczecina przemysłu uszlachetniającego w obrocie tranzytowym, jak przepakowywanie, mielenie i standaryzowanie artykułów kolonialnych, dojrzewalnie i suszarnie owoców południowych, przeróbka i rafinowanie surowców itp. Równocześnie Targi współpracowałyby stale z władzami portowymi, celnymi i kolejowymi nad usprawnieniem tranzytu przez opiniowanie taryf, opłat, połączeń komunikacyjnych, metod przeładunku, składowania, spedycji, chłodnictwa, pakowania itd.

Połowy morskie w marcu 1947 r. Po blisko trzymiesięcznej przerwie, spowodowanej fatalnymi warunkami atmosferycznymi, wyniki pierwszych połowów na Bałtyku osiągnęły poziom rekordowy, nie notowany od r. 1920, mianowicie w ciągu kilku dni marca (od 21. III.) złowiono ogółem 1.205.964 kg ryby, głównie dorsza, wartości 30.136.480 zł. W ciągu całego stycznia br. złowiono razem 2.151.942 kg ryby, a w ciągu grudnia r. 1946 — 2.012.126 kg. Najlepsze wyniki osiągnęli rybacy na terenie Mor-

skiego Urzędu Rybackiego Gdynia, którzy złowili w marcu 1.159.103 kg ryby. Rybołówstwo dalekomorskie było w tym miesiącu wciąż unieruchomione, bazując z powodu mrozów przymusowo w portach angielskich i holenderskich. Przetwórstwo rybne w I kwartale br. wykazało stosunkowo bardzo słabą działalność z powodu niskich połowów w okresie ciężkiej zimy. W styczniu 1947 r. przerobiono ogółem 623.844 kg, w lutym odnośne cyfry były zupełnie znikome, zaś w marcu przerobiono tylko 254.961 kg z połowów dokonanych w ostatniej dekadzie tego miesiąca.

W marcu br. było na naszym wybrzeżu ogółem 2.438 rybaków (więcej niż w lutym br., lecz mniej o 166 niż w grudniu r. 1946), którzy dysponowali taborem złożonym ze 139 kutrów i 1085 łodzi zdolnych do połowów. Prócz tego w remoncie znajdowały się 64 kutry i 125 łodzi, w budowie zaś 58 kutrów i 29 łodzi.

W I kwartale r. 1947 uruchomiono w ramach kredytów inwestycyjnych 8 milionów zł. na cele osadnictwa rybackiego, co umożliwia planowe prowadzenie akcji osadniczej, która w miesiącach zimowych hamowana była przez silne mrozy. Staraniem Morskiego Urzędu Rybackiego ma być otwarty Oddział Banku Rybaków Morskich w Szczecinie, celem sprawniejszego finansowania osadnictwa. Rybacki ruch osadniczy polega z jednej strony na osiedlaniu się na Wybrzeżu rybaków słodkowodnych z innych okolic Polski, z drugiej zaś na przesiedlaniu rybaków z terenu Morskiego Urzędu Rybackiego Gdynia na tereny odzyskane Wybrzeża. Tak np. na ogólną liczbę osiedlonych na terenie M. U. R. Szczecin do kwietnia br. 92 rybaków 24 pochodziło z okręgu gdyńskiego, zaś aż 68 z głębi kraju. O rozmiarach akcji osadniczej, która winna być przeprowadzona na tym terenie, świadczy np. liczba przewidzianych na terenie M. U. R. Darłowo gospodarstw rybackich 654, z których w styczniu br. zaledwie 103 były zajęte przez rybaków, resztę zaś zajmowali ludzie nie mający nic wspólnego z rybołówstwem.

Pomyślnym objawem jest rozwój ruchu szkoleniowego w zakresie rybactwa morskiego i zawodów związanych z rybactwem, jak bednarstwa, szkutnictwa, mechaniki i obsługi motorów. Oprócz szkolenia praktycznego na kutrach, z konieczności ograniczonego liczbowo (np. w styczniu 1947 r. w okręgu M. U. R. Gdynia 29 uczniów), prowadzone są na terenach wszystkich Morskich Urzędów Rybackich teoretyczne kursy sieciarskie i nawigacyjne, które cieszą się dużą frekwencją, np. na terenach M. U. R. Szczecin i Darłowo w styczniu b. r. na 9 kursach liczono ponad 200 uczestników. Wszystko to pozwala wierzyć, że z czasem liczba naszych rybaków morskich, posiadających odpowiednie kwalifikacje do pełnienia swego ciężkiego zawodu, zwiększy się znacznie, pozwalając na pełniejszą eksploatację naszych obecnie poważnych możliwości w tej ważnej dziedzinie produkcji.

M. B.

WOJEW. SZCZECIŃSKIE

S a m o p o m o c   C h ł o p s k a w r. 1946. Zorganizowano na terenie wojew. szczecińskiego 187 gminnych Spółdzielni „Samopomoc Chłopska"; nie objętych pozostało 104 gmin. Do końca 1946 r. Samopomoc Chłopska przejęła następujące obiekty przemysłowe: 22 gorzelnie, 11 młynów, 8 mleczarni, 4 olejarnie, 17 piekarni, z czego czynnych było 12 gorzelni, 10 młynów, 7 mleczarni, 3

olejarnie, 17 piekarni. W spółdzielniach i zakładach przemysłowych Zw. Samopomocy Chłopskiej pracowało w d. 31. XII. 46 — 370 pracowników. Do końca 1946 r. założono 27 bibliotek (o łącznej liczbie 844 tomów), 52 świetlice i 11 domów ludowych, 8 zespołów sportowych i teatralnych.

Wojewódzka Dyrekcja Odbudowy. W ramach planu odbudowy wsi woj. szczecińskiego przeznaczono 14 mil. 800 tys. zł. na remont zagród wiejskich w powiatach Gryfice, Pyrzyce, Myślibórz. Przewidziano remont 394 zagród: w pow. gryfińskim 184, pyrzyckim 196, myśliborskim 14. Termin wykonania pierwszej partii robót zakreślony został na dzień 1 marca 1947. Plan 3-letni przewiduje na akcję odbudowy wsi i miast woj. szczeciskiego 710 mil. zł w r. 1947.

Regionalna Dyrekcja Planowania Przestrzennego. W r. 1946 wykonano 20 map w skali 1 : 300.000 obrazujących dane fizyczne i gospodarcze regionu oraz zakończono większą część prac związanych z inwentaryzacją danych fizycznych i gospodarczych całości regionu. Podrejon pyrzycki, obejmujący powiaty: Gryfino, Pyrzyce i Myślibórz, wybrano jako pierwszy w celu stworzenia projektu zagospodarowania. Na wybór ten wpłynęły: 1. korzystne warunki naturalne, 2. bliskość Szczecina, 3. stosunkowo najznaczniejsze zniszczenie wojenne obszaru oraz 4. pustka ludnościowa rejonu.

Zaprojektowano plan zagospodarowania tego obszaru i w związku z tym utworzono „Biuro Projektów i Studiów zniszczeń wojennych Pyrzyc i podregionu pyrzyckiego". W zakresie planowania miast wykonano wstępny plan zagospodarowania przestrzennego zespołu Szczecina, poza tym opracowano wstępne zasady rozplanowania miast: Kołobrzega, Pyrzyc, Gryfina. Przeprowadzono ankiety: zniszczeń wojennych Szczecina, zniszczeń wojennych wsi podregionu pyrzyckiego oraz ankietę w sprawie racjonalnego rozmieszczenia sieci szkolnej na terenie m. Szczecina.

Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego w r. 1946. W grudniu 1946 r. czynnych było na obszarze zarządu 8 zakładów: Fabryka Opakowań Blaszanych w Goleniowie, F. Pługów i Narzędzi Rolniczych w Barlinku, Państwowa F. Maszyn Rolniczych w Słupsku, F. Śrub w Dębnie (nie uruchomiona w pełni), F. Siatek i Wyrobów Drucianych w Łobezie, Państwowe Zakłady Motoryzacyjne w Szczecinie (fabryka w stanie organizacji), F. Maszyn Rolniczych w Słupsku, Państwowa F. Pieców, Tłocznia i Emaliernia w Darłowie. Ogólna miesięczna wartość produkcji tych zakładów wynosiła ok. 4,5 mil. zł.

Państw. Zjedn. Przemysłu Konserwowego. W styczniu 1946 Zjednoczenie posiadało w Szczecinie 1 przetwórnię mięsa. Miesięczny obrót wynosił 200 tys. zł. W ciągu 1946 r. odbudowano następujące fabryki: Przetwórnię rybną „Neptun" w Szczecinie, fabrykę konserw mięsnych „Odra" w Szczecinie, przetwórnię konserw „Gryfin" w Gryfinie, która ma możność przerobienia 16 ton owoców dziennie. Zaczęto odbudowę wielkiej fabryki konserw i chłodni rybnej na nabrzeżu „Oko" w Szczecinie (dawn. Züllchow). Prace przy chłodni wykonano w ok. 50%.

Państwowy Zarząd Wodny w Szczecinie. Terenem jego działalności jest Odra Wschodnia na odcinku jezioro Dąb — Kostrzyn na długości 127 km. W r.

1946 wykonano następujące prace: Wydobyto z rzeki Odry i zatok 5 holowników, 4 pogłębiarki, 2 ekskawatory, 3 promy, 1 koszarkę, 16 motorówek i 45 barek. Przystąpiono do odbudowy kompletnie zniszczonej stoczni w Podjuchach, gdzie wybudowano warsztaty mechaniczne i sprowadzono częściowo potrzebne maszyny. W miejscowości Bielinek wybudowano wyciąg potrzebny do remontu średnich jednostek rzecznych. W ciągu r. 1946 usunięto na Odrze resztki 21 zniszczonych mostów lub mostów drewnianych wojennych.

(Powyższe materiały zostały opracowane na podstawie danych Delegatury Rządu do Spraw Wybrzeża w Szczecinie).

Antoni Wielopolski

Z ŻYCIA NAUKOWEGO I KULTURALNEGO POMORZA

ŻYCIE NAUKOWE

Ogólnopolski Zjazd P. T. G. Jako miejsce tegorocznego zjazdu w d. 25/29 V. Polskie Tow. Geograficzne obrało teren Pomorza, mianowicie Toruń i Szczecin. Redakcja „Jantara", doceniając znaczenie tego wydarzenia, poświęca pokaźną część niniejszego zeszytu zagadnieniom geograficzno - gospodarczym, w następnym zaś zamieści obszerniejsze sprawozdanie z przebiegu Zjazdu.

Konferencja nt. Węzła Bydgoskiego. Na 13 i 14 czerwca br. Instytut Bałtycki przygotowuje konferencję naukową nt. roli Węzła Bydgoskiego. Istotę tego zagadnienia zarysowuje dr J. Borowik w części artykułowej (zob. str. 94 i n.). Tymczasowy plan konferencji przewiduje następujące referaty: „Ewolucja gospodarczej roli Bydgoszczy w XX w." prof. K. Górskiego, „Położenie Bydgoszczy w układzie geograf. nowej Polski" prof. R. Galona, „Bydgoszcz jako węzeł kolejowy, drogowy i wodny" dyr. St. Liera, „Znaczenie bydgoskiej drogi wodnej dla transportu ładunków masowych" prof. Borowskiego, „Rola Bydgoszczy jako pomocniczego portu żeglugi śródlądowej w stosunku do Gdańska i Szczecina" prof. T. Ocioszyńskiego, „Rola Bydgoszczy w układzie przestrzennym miast Pomorza" mgr. J. Nierody, „Potencjał przemysłowy Bydgoszczy" mgr. A. Licznerskiego, „Możliwości Bydgoszczy jako ośrodka obrotu rolnego" inż. K. Strzałkowskiego.

Komisja Studiów Morskiego Prawa Handlowego. Ukończone z końcem ub. r. kodyfikacja i unifikacja przepisów prawa cywilnego nie objęła dziedziny, wymagającej odrębnego traktowania, mianowicie morskiego prawa handlowego. Obowiązujące dotąd w tym zakresie normy, które mieszczą się w IV ks. niemieckiego kodeksu handlowego, nie odpowiadają dzisiejszym warunkom i wymagają zastąpienia ich polskimi przepisami.

Prace badawczo-naukowe nad tą dziedziną podjęła na początku ub. r. Komisja Studiów Morskiego Prawa Handlowego Instytutu Bałtyckiego. Najpierw zajęła się przedyskutowaniem projektu morskiego prawa handl., opracowanego przez rektora Akademii Handlowej w Poznaniu, prof. dr. Józefa Górskiego. Obecnie w związku z pracami około kodyfikacji tej gałęzi prawa w Departamencie Ustawodawczym Min. Sprawiedliwości, Komisja Studiów M. P. H. uzgadnia projekt Górskiego z nowymi przepisami polskiego prawa rzeczowego. Przygotowywane referaty obejmują: a) prawo rzeczowe na statkach morskich, b) umowy przewo-

zu i całość przepisów obligatoryjnych, c) umowy ubezpieczeniowe i postanowienia o awariach. Dalszym tematem prac Komisji Studiów będzie uwzględnienie nowoczesnych kodyfikacyj morskiego prawa handlowego sowieckiego, duńskiego i holenderskiego celem wykorzystania tego dorobku w tworzeniu kodeksu polskiego.

Uczelnie wyższe. Wyższa Szkoła Handlowa Morska w Gdyni, pracująca już blisko dwa lata, nie posiadała dotąd własnego budynku, na skutek czego wynikały duże trudności w odbywaniu zarówno wykładów jak seminariów i ćwiczeń. W wyniku usilnych starań Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża przyznała kredyt 9 milionów zł. na odbudowę spalonego gimnazjum realnego w Sopocie, gdzie Szkoła znalazła wreszcie pomieszczenie. Odbudowę gmachu przeprowadziła Gdańska Dyrekcja Odbudowy, przy czym dla przyspieszenia opóźniających się prac studenci brali udział w wykonywaniu szeregu robót. W d. 21. IV. 47 Szkoła rozpoczęła zajęcia na wszystkich trzech latach studiów w nowym budynku, którego ostateczne wykończenie nastąpi w czasie ferii letnich. W ramach Szkoły przewiduje się utworzenie muzeum towaroznawczego, instytutu dziejów żeglugi oraz archiwum. W ciągu maja W. S. H. M. urządziła cykl wykładów publ. z udziałem wybitnych specjalistów spoza Wybrzeża: Prof. dr Taylor z Poznania omawiał w kilku wykładach „Teorię produkcji", prof. dr Tymieniecki z Poznania wygłosił odczyt pt. „Zakon niemiecki a Hanza nad Bałtykiem", prof. dr Sarna z Krakowa — odczyt pt. „Podział wód morskich".

W d. 4. V. odbyła się uroczystość otwarcia Wydziału Farmaceutycznego Akademii Lekarskiej w Gdańsku oraz imatrykulacja studentów tego Wydziału. Młodzież czterech województw pomorskich, która do tej pory była zmuszona odbywać studia w tym zakresie w głębi kraju, ma obecnie własne ognisko kształcenia. Uruchomienie Wydziału, w szczególności zaś urządzenie jego pracowni nastąpiło dzięki pomocy Ministerstwa Zdrowia oraz m. in. okręgowych izb aptekarskich Gdańska, Bydgoszczy, Szczecina i Olsztyna.

Otwarcie Biblioteki Uniwersyteckiej w Toruniu. W ciągu ostatnich 12 miesięcy Pomorze święciło trzy ważne uroczystości biblioteczne: 22. VI. 46 — otwarcie Biblioteki Miejskiej w Gdańsku, 17. XI. 46 — 25-lecie Biblioteki Miejskiej w Bydgoszczy wreszcie 10. V. 47 — otwarcie Biblioteki Uniwersyteckiej w Toruniu. Wielkie znaczenie ostatniego wydarzenia leży w tym, że ten zupełnie od podstaw zorganizowany warsztat naukowy warunkuje normalną pracę młodego Uniwersytetu Mikołaja Kopernika. Zawartość księgozbioru — według oficjalnych danych — oblicza się na blisko 400.000 tomów, które w olbrzymiej większości pochodzą ze zbiorów poniemieckich, zwiezionych z terenu Pomorza Zachodniego i Pomorza Wschodniego (b. Prus Wsch.).

Umieszczenie tak wielkiej ilości książek i udostępnienie ich profesorom i młodzieży stało się możliwe dzięki dużemu i nowoczesnemu gmachowi, położonemu w najpiękniejszej części miasta przy ul. Szopena. Budowany ze składek społeczeństwa pomorskiego według projektu (w wyniku rozpisanego konkursu) architektów Tadeusza Kaszubskiego i Stefana Putowskiego, stanął on w surowym stanie pod dachem jesienią 1937 r. i przeznaczony był na Muzeum Ziemi Pomorskiej, w którym miały znaleźć pomieszczenie pomorskie zbiory muzealne, zbiory Ksią-

żnicy Miejskiej im. Kopernika oraz — po dalszej rozbudowie gmachu — cenne zbiory Archiwum m. Torunia, słowem — miało tu powstać centralne ognisko naukowej myśli pomorskiej. Obecnie ta dawna idea została wprawdzie zrealizowana w nieco innej postaci, jednakże sens jej jest ten sam, albowiem dzisiejsza Biblioteka Uniwersytecka z tytułu swego charakteru staje się na ziemiach pomorskich głównym i naczelnym źródłem i przybytkiem wiedzy.

Wykończenie budynku, przystosowanie go do obecnego charakteru oraz urządzenia wewnętrzne wymagały nowego dużego nakładu pieniędzy. Trud ich zdobycia oraz doprowadzenie dzieła do końca wzięły na siebie władze uniwersyteckie z rektorem L. Kolankowskim na czele. Organizacją księgozbioru zajął się dyrektor dr Stefan Burhardt. W doniosłym dla nauki akcie otwarcia Biblioteki uczestniczyli przedstawiciele środowisk akademickich i bibliotecznych z całej Polski, nadto przedstawiciele państwa, Kościoła oraz wielu instytucyj i organizacyj kulturalnych i społecznych. Z w i ą z e k B i b l i o t e k a r z y i A r c h i w i s t ó w P o l s k i c h urządził w Toruniu w związku z tą uroczystością swój doroczny zjazd (10—12. V. 47).

T o w a r z y s t w a N a u k o w e. Polskie Tow. Geograficzne w Szczecinie odbyło 20. IV. zebranie naukowe z odczytem mgr. Jerzego Brinkena pt. „Geomorfologia okolic Szczecina".

Tow. Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku urządziło w ratuszu m. Sopotu w d. 31. III. 47 publiczny wykład prof. dra A. Skałkowskiego z Poznania pt. „Dziejowa rola Józefa Wybickiego". Była to inauguracja 200-ej rocznicy urodzin wielkiego syna Pomorza, twórcy „Mazurka Dąbrowskiego". Towarzystwo z okazji tej rocznicy przygotowuje druk 3-tomowego dzieła pt. „Archiwum Józefa Wybickiego" w oprac. prof. Skałkowskiego.

22. III. 47 odbył się w Akademii Lekarskiej w Gdańsku organizacyjny zjazd Gdańsko-Pomorskiego Oddziału Polskiego Towarzystwa Psychiatrycznego. Referat zasadniczy pt. „Sprawa powstania Centralnego Szpitala Psychiatrycznego Wybrzeża jako najważniejsze zagadnienie rozwoju psychiatrii praktycznej w woj. gdańskim" wygłosił dr med. W. Janusz z Gdyni. Prezesem Oddziału obrano prof. dr. Bilikiewicza.

7. V. 47 Gdyńskie Tow. Lekarskie odbyło swe XIII posiedzenie naukowe w sali posiedzeń Szpitala Miejskiego.

ŻYCIE KULTURALNE

B y d g o s z c z. Obchodzone na początku maja „święto oświaty" było okazją do podsumowania stanu i potrzeb bibliotek i czytelnictwa. Biblioteki Miejskie na terenie województwa przedstawiają stan następujący: Biblioteka Miejska w Bydgoszczy zawiera ok. 155.000 tomów, Książnica Miejska w Toruniu — ok. 150.000 t., Biblioteka Miejska we Włocławku — ok. 25.000 t., Bibl. Ludowa w Bydgoszczy — ok. 4.000 t., Bibl. Ludowa w Toruniu — ok. 3.500 t., Bibl. Miejska w Inowrocławiu — ok. 2.000 t., Czytelnia Dziecięca Książnicy Miejskiej w Toruniu — 300 t. Łącznie wymienione biblioteki zawierają ok. 340.000 t. Biblioteki powiatowe w ilości 18 posiadają razem ok. 28.000 t.

Aczkolwiek sytuacja biblioteczna na terenie wojew. bydgoskiego przedstawia się stosunkowo lepiej niż w innych województwach pomorskich, jest ona jednak daleka od możliwości zaspokojenia aktualnych potrzeb. Szereg miast (np. Grudziądz, Świecie) nie posiada do

tej pory wcale publicznych księgozbiorów, wieś zaś ma dostęp do książki tylko w minimalnym stopniu. Taki stan jest wynikiem całkowitego wyniszczenia książki w publicznych czytelniach przez okupanta.

Gdańsk — Gdynia. Na terenie wojew. gdańskiego największym księgozbiorem jest Biblioteka Miejska w Gdańsku, licząca z górą 250.000 tomów. W zakresie upowszechniania książki i oświaty może ona jednak spełnić stosunkowo niewielką rolę, albowiem posiada charakter instytucji przede wszystkim naukowej, poza tym jako dziedzictwo poniemieckie wymaga spolszczenia. Utworzona przez nią w sześciu różnych punktach miasta sieć publicznych wypożyczalni zawiera w chwili obecnej tylko ok. 3.500 książek, czyli — przy przeliczeniu na ilość mieszkańców — jeden tom na 31 mieszkańców. W okresie przedwojennym w miastach polskich wypadała przeciętnie jedna książka na 5—6 mieszkańców. W krajach o rozwiniętym bibliotekarstwie stosunek ten wynosi: 1 książka na 1 mieszkańca.

Na terenie Gdyni sytuacja w tym zakresie przedstawia się następująco: Miejska Biblioteka Publiczna zawiera ok. 9.000 tomów (dzieł naukowych, popularno-naukowych, beletrystycznych i dla młodzieży), podzielonych na 4 wypożyczalnie w różnych punktach miasta. Wypożyczalnie prywatne w liczbie 6 posiadają niewiele ponad 4.000 książek. Szkolnictwo (21 szkół powszechnych, 11 szkół średnich i zawodowych, 7 szkół dokształcających — z ogólną liczbą ponad 18.000 uczniów) posiada w swoich bibliotekach szkolnych zaledwie 11.000 tomów, w tym sporą część książek nie odpowiadających programom szkolnym. Tak więc miasto, liczące ponad 100.000 mieszkańców, ma we wszystkich swoich bibliotekach publicznych i szkolnych zaledwie ok. 20.000 tomów, czyli jedną książkę na 5 mieszkańców.

Z okazji „święta oświaty" Biblioteka Miejska w Gdańsku urządziła wystawę pt. „Dzieje książki".

Współczesnej literaturze poświęcone są „Wieczory Nowej Książki", organizowane niemal co tydzień w miastach Wybrzeża przez Klub Literacki w Sopocie. Do tej pory odbyło się dwadzieścia kilka takich „wieczorów", cieszących się powodzeniem i uznaniem.

Szczecin. Miasto o 110.000 mieszkańców boryka się jeszcze ciągle z ukształtowaniem swego życia kulturalnego, czego przyczyną najważniejszą jest brak ludzi, którzy mogliby tej dziedzinie poświęcić wyłącznie swój czas i swoje zdolności. Przyczynia się do tego także duża płynność stosunków oraz niewspółmierny rozrost poszczególnych dziedzin życia. Stąd wyłania się coraz bardziej potrzeba ujęcia życia kulturalnego i artystycznego w planowe formy organizacyjne. Sprostać tej potrzebie zamierza projektowana Rada Kulturalno-Oświatowa przy Wojewódzkiej Radzie Narodowej.

Tymczasem pewne ożywienie na tym odcinku sygnalizuje rozpoczęcie z d. 20 kwietnia cyklu niedzielnych poranków literacko-muzycznych, nad których poziomem czuwa wyłoniona ze sfer zainteresowanych Rada Artystyczna. Klub Literacko-Artystyczny, okazujący na ogół małą żywotność, urządził 17. IV. 47 wieczór dyskusyjny pt. „Społeczeństwo a Sztuka", poprzedzony odczytem na ten temat Lecha Krzekotowskiego, dyr. Muzeum Miejskiego.

Słupsk. Powstało tutaj Towarzystwo Muzyczne im. St. Moniuszki, w którego programie działania przewiduje się urządzanie wieczorów muzycznych, połączonych z

prelekcjami objaśniającymi wybitne utwory muzyczne.

Olsztyn. W czasie od 13—20 kwietnia w ramach Tygodnia Ziem Odzyskanych odbywała się w Olsztynie „Wystawa książki Ziem Odzyskanych", zorganizowana przez Polski Związek Zachodni, obrazująca dorobek naukowy i literacki głównie dwóch ostatnich lat powojennych. Znalazły się na niej przede wszystkim publikacje Instytutów: Bałtyckiego, Zachodniego, Śląskiego, Mazurskiego, Wydawnictwa Zachodniego oraz Państwowych Zakładów Wydawnictw Szkolnych. Okolicznościowy w dniu otwarcia odczyt pt. „Odrodzenie polskości na Warmii i Mazurach" wygłosiła p. dyr. Pietrzak-Pawłowska, organizatorka wystawy.

A. Bukowski

Z KRAJÓW BAŁTYCKICH

Wpływ ostatniej wojny na gospodarkę państw Północy[1]. Różne warunki, w jakich znalazły się poszczególne państwa Północy w czasie ostatniej wojny, wyraziły się również niejednolitym wpływem okresu wojennego na ich życie gospodarcze. Rzecz jasna, że najbardziej obronną ręką wyszła z tego okresu Szwecja, jako państwo neutralne[2], następnie zaś Dania, która spośród krajów okupowanych przez Niemcy najmniej ucierpiała. Sytuacja Norwegii oraz Finlandii była znacznie cięższa. Oto kilka cyfr dotyczących głównych dziedzin życia gospodarczego.

Produkcja Finlandii, przede wszystkim w zakresie papieru, miazgi drzewnej i tarcicy, spadła bardzo znacznie w r. 1939/40 i utrzymywała się w dalszym ciągu na tym niskim poziomie wskutek odcięcia tego kraju od rynków zamorskich. Gdy Finlandia wystąpiła po stronie Niemiec przeciw ZSRR, na skutek zwiększonego zapotrzebowania niemieckiego nastąpił pewien wzrost produkcji, zwłaszcza w zakresie tarcicy. Również eksploatacją gospodarki fińskiej przez Niemców da się wytłumaczyć wzrost wartości eksportu, która w r. 1943 osiągnęła 104% wartości z r. 1938.

Produkcja przemysłowa Danii w pierwszym okresie wojny spadła o ok. 22% w stosunku do poziomu z r. 1939. Ponieważ Dania zachowała niemal nie naruszone swe siły robocze (w styczniu r. 1944 liczba duńskich robotników w Niemczech wynosiła mniej więcej tyle co w październiku r. 1940, tj. ok. 25.000), mogła ona nie dopuścić do dalszego spadku produkcji; od połowy r. 1942 przejawiać się zaczęła nawet lekka tendencja zwyżkowa. Wartość eksportu duńskiego, oczywiście w ramach „orbity niemieckiej", wyniosła w r. 1943 85% wartości z r. 1938.

Szwecja utrzymała podczas wojny poziom wyżywienia swojej ludności, korzystając, oprócz produkcji krajowej, również z dostaw żywnościowych (głównie tłuszczów) na zasadzie porozumienia z aliantami z jednej i Niemcami z drugiej strony.

W zakresie produkcji rolniczej i wyżywienia w najgorszej sy-

---

[1] Opracowane na podstawie „World Economic Survey 1942—1944", Leage of Nations, 1945.

[2] O położeniu Szwecji w czasie wojny pisze prof. Garbacik w art. pt. „Sytuacja gospodarcza Szwecji", zamieszczonym w niniejszym zesz. Jantara, zob. str. 128—131; Szwecję więc z tych rozważań wyłączamy.

tuacji z pośród omawianych krajów znajdowały się Norwegia i Finlandia. Produkcja tych krajów ulegała fluktuacjom, spowodowanym zarówno warunkami naturalnymi jak i wpływami działań wojennych, podstawowe znaczenie miał jednak fakt, że w zakresie zbóż chlebowych kraje te zawsze były w dużej mierze uzależnione od importu. W czasie wojny punkt ciężkości w zakresie wyżywienia ludności przesunął się więc w Norwegii na ziemniaki oraz ryby. Wobec nieurodzaju na ziemniaki w r. 1944, drastycznych ograniczeń wojennych w zakresie rybołówstwa oraz wstrzymania niemieckich dostaw żywności, sytuacja Norwegii stała się wręcz krytyczna, tym bardziej że dostawy artykułów żywnościowych dla okupanta trwały. Uznając ten stan rzeczy, alianci zgodzili się na podwojenie szwedzkiej pomocy żywnościowej dla Norwegii do wysokości 500 ton żywności miesięcznie oraz dodatkowych 3.000 ton cukru.

Podobnym wyrazem poczucia wspólnoty narodów Północy ze strony Szwecji była dostawa dla Finlandii w jesieni r. 1944 150.000 ton zbóż, 10.000 ton cukru oraz 5.500 ton tłuszczów jadalnych, jak również udzielenie temu krajowi kredytu na odbudowę w sumie 150 milionów koron. Szwecja wykonała podobne dostawy na zasadach kredytowych dla Norwegii, Danii i Holandii z chwilą uwolnienia tych krajów.

Mimo wszystko w Norwegii i Finlandii wyżywienie ludności w okresie wojennym wyrażało się przeciętnie liczbą 2.500—2.800 kaloryj na dorosłego człowieka dziennie, co niewątpliwie stanowi poziom niższy zarówno od przedwojennego poziomu wyżywienia w tych krajach, jak i od przyjętych norm, jednak nie przedstawia się groźnie. We Francji i Włoszech przeciętne wyżywienie w czasie wojny wynosiło 1.500—2.400 kaloryj dziennie, co już nie pozwala na utrzymanie człowieka w pełnym zdrowiu i w pełnej wydajności pracy. W Polsce, Grecji i częściowo Jugosławii przeciętna konsumcja artykułów żywnościowych była jeszcze znacznie niższa.

W Danii sytuacja była niewątpliwie najlepsza z pośród wszystkich państw okupowanych. Wyrazem tego był m. in. fakt, że cały szereg podstawowych artykułów żywnościowych nie podlegał racjonowaniu przez cały okres wojny. Toteż poziom wyżywienia w Danii nie uległ zmianie w stosunku do okresu przedwojennego (ok. 3.000 kaloryj), mimo że produkcja mleka i mięsa uległa pewnemu zahamowaniu na skutek przerwania importu pasz. Dania była też jedynym krajem w orbicie Niemiec, który utrzymał poziom cen w latach 1943 i 1944.

S t o p a ż y c i o w a m i e s z k a ń c ó w D a n i i[1]. Jedną z najbardziej charakterystycznych cech struktury społecznej Danii jest stosunkowy brak różnic społecznych, duży stopień wyrównania stopy życiowej, spowodowany w znacznej mierze brakiem koncentracji kapitałów w wielkich przedsiębiorstwach miejskich lub majątkach ziemskich.

Większość przedsiębiorstw miejskich, przemysłowych, rzemieślniczych, czy handlowych, to zakłady małe lub średnie. Zjawisko to jest naturalnym wynikiem wysokiego stopnia wyszkolenia robotnika duńskiego: około połowy robotników zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle duńskim posiada wyszkolenie zawodowe. Warto

---

1 Opracowane na podstawie „Social Denmark, a Survey of the Danish Social Legislation", Socialt Tidsskrift, Copenhagen 1945.

podkreślić, że 1/4 wszystkich robotników zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle duńskim stanowią kobiety.

Jeśli chodzi o własność ziemską, to Dania znana jest jako „kraj małych gospodarstw". Nie należy jednak zapominać, że małe gospodarstwa, które stanowią tam 16% ogólnej powierzchni użytkowanej rolniczo, są na ogół większe niż małe gospodarstwa w innych krajach, gdyż duńska polityka agrarna szła zawsze w kierunku tworzenia gospodarstw samowystarczalnych. Przeważający typ gospodarstw, to jednostki o powierzchni 10—50 ha, stanowiące aż 44% ogólnej powierzchni użytkowanej rolniczo, podczas gdy w Szwecji te gospodarstwa obejmują tylko 20, a w Norwegii zaledwie 10% ogólnej powierzchni rolniczej. Majątki ponad 100 ha zajmują w Danii tylko ok. 10% powierzchni użytkowanej rolniczo, podczas gdy w niektórych krajach odsetek ten wynosi 30 do 40%.

Wspaniały rozwój rolnictwa duńskiego od połowy XIX w., jak również opartego w głównej mierze o rolnictwo przemysłu, stał się podstawą ogromnego wzrostu obrotów handlu zagranicznego Danii i w dalszych następstwach jednym z istotnych źródeł wysokiej stopy życiowej mieszkańców tego kraju. Jeśli zważymy, że wartość obrotów duńskiego handlu zagranicznego w przeliczeniu na głowę ludności rocznie była najwyższa w Europie, mianowicie wynosiła w r. 1938 405 złotych koron skandynawskich, czyli ok. 20% więcej niż w Szwecji i ok. 33% więcej niż w Wielkiej Brytanii, — to wysoki poziom życia Duńczyków nie może nas zdziwić!

Od początku bieżącego stulecia duński dochód społeczny, obliczony na podstawie danych o podatku dochodowym, potroił się i w r. 1938 wynosił ogółem 4,6 miliona koron, czyli ok. 2.500 koron na osobę w wieku ponad lat 18 (nie licząc kobiet zamężnych). Przy zastosowaniu innej metody obliczenia dochodu społecznego, mianowicie na zasadzie wartości wyprodukowanych dóbr i usług, dochód ten w r. 1938 wynosił ogółem 6,3 mil. koron.

Ten dochód społeczny jest w Danii stosunkowo równo rozdzielony, mimo że oczywiście różnice, i to dość poważne, istnieją, powodując konieczność wyrównań w drodze ubezpieczeń i pomocy społecznej, niezwykle sprawnie i w niezmiernie szerokim zakresie w tym kraju zorganizowanej. Dzięki tej doskonałej organizacji nawet jednostki dysponujące małymi dochodami korzystają niejako automatycznie z pewnego „minimalnego" poziomu życia, który w porównaniu z naszą stopą życiową jest niezmiernie wysoki.

W r. 1939 przeciętne spożycie masła, słoniny i margaryny na mieszkańca rocznie wynosiło 32 kg, mięsa 52 kg, jaj 200 szt. Konsumcja cukru była największa w Europie, mianowicie w r. 1939 — 56 kg rocznie na mieszkańca. Natomiast konsumcja chleba, mąki i kasz wynosiła poniżej 100 kg na mieszkańca. Jeśli chodzi o warunki życia ludności miejskiej, a tu warto zaznaczyć, że sama Kopenhaga skupia 20% ogółu ludności kraju, to 38,3% wszystkich mieszkań składa się z 2 pokojów i kuchni, a 28,9% z trzech pokojów i kuchni. Ten poziom życia wyraża się również i w tym, że ok. 50% rodzin posiada telefon, a niemal 100% odbiornik radiowy, że każda rodzina czyta przeciętnie 1 1/4 dziennika codzień. Dodajmy, że szkoły i szpitale prowadzone są z funduszów publicznych i dostępne są dla każdego, niezależnie od wysokości jego dochodów.

Miernikiem stopy życiowej a zarazem i kultury społeczeństwa jest sposób dysponowania dochodami jednostki. Wydatki na „dobra kulturalne i przedmioty zbytku" pochłaniały przed ostatnią wojną ¼ dochodów przeciętnego pracownika duńskiego, co stanowi niewątpliwie niezwykle wysoką pozycję. Warto jednak od razu wyjaśnić, że alkohol nie miał w tej pozycji nadmiernego udziału, konsumcja jego w r. 1939 wynosiła bowiem w Danii 2,67 ltr. na głowę rocznie, czyli raczej mniej niż w większości krajów europejskich.

Jak wspomnieliśmy, drugim źródłem wysokiego przeciętnego poziomu życia jest doskonała organizacja ubezpieczeń i pomocy społecznych, również w formie udostępniania dóbr kulturalnych, przede wszystkim oświaty. Całkowite wydatki na te cele wyniosły w r. 1942/43 1.077 mil. koron, czyli 11% dochodu narodowego, obliczonego na zasadzie wartości produkcji, a 16% tegoż dochodu obliczonego wg danych o podatku dochodowym. Wydatki te stanowiły zarazem nieco poniżej 50% ogólnych sum wydatkowanych przez państwo oraz władze lokalne. Zdawało by się, że tego rodzaju polityka socjalna musi wiązać się nieuchronnie z wyjątkowo wysokim stopniem opodatkowania dochodu społecznego. Tymczasem w r. 1933 opodatkowanie wynosiło w Danii 15% lub 20% dochodu społecznego, w zależności od metody jego obliczania, podczas gdy w Szwecji odpowiednia cyfra wynosiła 19, w Norwegii 25, w Niemczech 23 i w Anglii 25%.

Ostatnia wojna niewątpliwie naruszyła równowagę gospodarki duńskiej, w szczególności duńskich obrotów zagranicznych, które są ważnym czynnikiem wysokiego poziomu życia tamtejszego społeczeństwa; pozostał jednak nie zniszczony kraj wraz z jego dorobkiem i nie wyniszczona ludność.

H. Boduszyńska

RECENZJE I OMÓWIENIA

Maleczyński Karol: Bolesław Krzywousty. Zarys panowania. Kraków [1947]. Nakł. Księgarnia Stef. Kamińskiego str. 290, nlb. 2. Monografie historyczne.

W wydanej ostatnio monografii Bolesława Krzywoustego autor, obecnie prof. Uniw. we Wrocławiu, wskazując na wahania w ocenie historycznej roli jednego z najwaleczniejszych Piastów, zauważa, że jedynie na temat jego polityki pomorskiej panował zgodny na ogół sąd. Całkowitej monografii Bolesława III brak było dotąd, a zastąpić ją miały jedynie krótki artykuł Grodeckiego w „Jantarze" (w 88-ą rocznicę śmierci) oraz kilkustronicowy szkic niżej podpisanego w Polskim Słowniku Biograficznym. Literatura monograficzna przedstawiała się nieco obficiej, ale też nie wypełniała wszystkich luk.

Rezerwując obszerniejsze omówienie powyższej monografii do innej okazji, pragniemy na tym miejscu zająć się głównie stosunkiem Krzywoustego do sprawy pomorskiej. Z cytowanych dopiero słów wynika, że nie należy w tym wypadku spodziewać się rewelacji, które przeciwstawiłyby się rzeczom znanym dotychczas. Zadaniem badacza jest zresztą zmieniać poglądy dotąd obowiązujące tylko wtedy, gdy zachodzi istotna tego potrzeba.

W sprawach Pomorza autor podnosi słuszność sądu T. Tyca, który przedstawił Krzywoustego jako odnowiciela i wykonawcę polskiej polityki bałtyckiej. Sam więc idzie tymi samymi torami. W ostatnich latach Władysława Hermana autor przyjmuje pogląd, że granica Noteci była następstwem rozszerzenia zasięgu politycznych wpływów Pomorzan i łączy to z niepowodzeniami kierującego polityką państwa wojewody Sieciecha. W latach następnych trudno dopatrywać się elementów pozytywnych w sojuszu Zbigniewa z Pomorzanami. W grę wchodziły jedynie własne zobowiązania Zbigniewa w zamian za poparcie przeciw bratu. Z przeszłości biorąca natchnienie myśl polityczna była niewątpliwie po stronie Bolesława.

Zastrzeżenia budzi natomiast związanie sprawy Pomorza z zakończeniem wojny polsko-niemieckiej z r. 1109, której autor poświęca nadto osobną rozprawę. (Wyd. Inst. Śląskiego, Wrocław 1946, str. 40). Najpierw więc autor stwierdza sprzeczność istniejącą pomiędzy relacją Ekkeharda, mnicha klasztoru bawarskiego w Aura, a innymi źródłami, tak polskimi jak niemieckimi. Wbrew temu, co podają źródła pozostałe, Ekkehard miał stwierdzić płacenie przez Bolesława trybutu, jako warunku zawartego pokoju. Autor dochodzi jednak do wniosku, że trybut ten miał być płacony z Pomorza, które Bolesław zamierzał dopiero zdobyć. Takie dzielenie „skóry na niedźwiedziu" byłoby istotnie dość niezwykłą procedurą dyplomatyczną przy stanowieniu warunków pokojowych, zwłaszcza że o dalszym współdziała-

niu Polski i Niemiec na Pomorzu zupełnie nie słychać. Uzyskanie więc zgody między sprzecznymi wiadomościami za powyższą cenę wydaje się zbyt kosztowne. Ale i sama sprzeczność przedstawi nam się zupełnie w innym świetle, jeżeli wyraz „exigere" u Ekkeharda przetłumaczymy w sensie żądania trybutu, a nie jego wymuszenia. Wówczas i sama sprzeczność okaże się pozorna a uciekanie się do sztucznych konstrukcji zgoła niepotrzebne. Bolesław, który zwycięsko rozegrał kampanię z r. 1109, nie był zmuszony do płacenia daniny, której się cesarz domagał. Dotyczy to tak ziem posiadanych jak tych, których pozyskanie wynikało wprawdzie z tradycji jego przodków, ale których zdobycie w istniejących warunkach przedstawiało jeszcze bardzo znaczne trudności i o których chyba tylko w głębi duszy mógł już wówczas zamyślać. Trafna więc będzie jedynie obserwacja, że współczesne postępy Sasów na ziemiach Słowian połabskich były dla Bolesława pobudką do rozpoczęcia w latach najbliższych nowego okresu polityki pomorskiej.

Spraw Pomorza dotyczą w bardzo poważnej części rozdziały IV—VI, a w dużej mierze także VII i VIII (polityka kościelna). W okresie wcześniejszym najwięcej nowych obserwacji daje autor odnośnie do samej rodziny książąt pomorskich. W Świętoborze, uważanym powszechnie za księcia tylko środkowego i wschodniego Pomorza, widzi księcia znanego pod tym samym imieniem z dziejów zachodniej części kraju i w tych samych prawie latach (ojca Sławiny, będącej kolejno żoną dwóch książąt obodryckich Kruta i Henryka). Domniemany jego syn, Świętopełk, który ok. r. 1112 panował nad okolicą Nakła z woli Bolesława Krzywoustego, byłby przypuszczalnie identyczny z księciem nadodrzańskim tegoż imienia dwukrotnie wymienionym w źródłach w latach 1121—22. Państwo Świętopełka, jak później Warcisława, rozciągało się aż po Wisłę. Terytoria między Odrą i Wisłą tworzyły w tym czasie jedno państwo pod rządami jednej dynastii. Pod ich zwierzchnimi rządami panowali drobni udzielni książęta, jak Gniewomir w Czarnkowie i Ujściu, Misław w Wołogoszczy na Zaodrzu, a obok tego poszczególne miasta, jak Szczecin i Wolin, tworzyły prawdziwe republiki oligarchiczne.

Władza książąt zwierzchnich nie była jednak ustalona, tak że po częstych zaburzeniach wewnętrznych zdarzało się, że było równocześnie dwóch i więcej książąt zwierzchnich ze sobą rywalizujących i szukających poparcia lub w razie niepowodzeń schronienia na dworach obcych. Ta właśnie okoliczność pomnażała wiadomości o książętach panujących na Pomorzu i wytwarzała fałszywy obraz ogólny.

Wpływy zewnętrzne szły z Polski, Niemiec i Danii. Najtrwalsze, zgodnie z poglądem autora, były wpływy polskie, choć i tutaj zachodzi możliwość dłuższych przerw, a dowodem tego sprawa upadku założonego przez Chrobrego biskupstwa kołobrzeskiego. Trudności wychodziły jednak nie z państw rywalizujących, lecz z gruntu miejscowego. Polegały zaś na miejscowej reakcji pogańskiej. Jedynie źródeł tej reakcji należy szukać częściowo w polityce Niemiec, w szczególności za Henryka II, która postawiła sobie za zadanie przeszkodzenie stabilizacji państwa polskiego. Na samym Pomorzu nie da się stwierdzić wpływów politycznych Niemiec przed okresem Lotara, a więc współczesnym Bolesławowi Krzywoustemu.

Wpływy duńskie, najpierw nie zauważone, następnie mocno przeceniane w naszej literaturze naukowej, zostały ostatnio zakwestionowane w punkcie najważniejszym — sprawa Jomsborga — przez G. Labudę.

Samo podbicie Pomorza przez Krzywoustego przedstawił K. Maleczyński szczegółowo i gruntownie. W latach 1102—1112 brak było jeszcze z góry obmyślonego planu podboju Pomorza, który zastępowały walki o będące jeszcze w rękach pomorskich grody nadnoteckie i pojedyńcze wypady w głąb obszaru pomorskiego na Białogard i Kołobrzeg. W tym samym czasie Pomorzanie zapuszczali się na terytorium polskie aż pod Spicymierz, t. j. w sam środek Polski.

Nowy okres polityki pomorskiej rozpoczął się, jak już wiemy, pod wpływem postępów saskich na ziemiach Słowian połabskich. Lotar działał bądź sam, bądź przez oddanego mu Henryka obodryckiego. W r. 1114 Niemcy dotarli w najbliższe już sąsiedztwo Pomorza. Od r. 1121 podboje Lotara rozpoczęły się na nowo. W tym czasie zaś, po ostatecznym zajęciu Nakła w r. 1113, będącego bramą wypadową bądź na Pomorze, bądź w odwrotnym kierunku, stanął również Krzywousty nad południową granicą Pomorza.

W dalszym ciągu wiadomości źródłowe zachowały się tylko do wypraw z lat 1116, 1119 i 1121-2, ale autor przypuszcza, że było ich więcej W tym czasie opanowane zostało przypuszczalnie Pomorze wschodnie. Zmienił się też główny cel polityczny. W miejsce przyjmowania hołdów od książąt pomorskich nastąpiło, przynajmniej w tej części kraju, bezpośrednie wcielenie. Podbój Pomorza zachodniego nasuwał większe trudności. Mimo to dokonał się nawet szybciej, gdyż najwyżej w ciągu trzech lat (1119—1122), a najważniejsze były zwłaszcza dwa lata ostatnie. Z faktu tego nie można wyciągać jednak wniosku, jak to czyni autor, że nastąpiło to wskutek nowego jakoby porozumienia z Niemcami, który to fakt nie da się wprost ze źródeł udowodnić podobnie jak i rzekome porozumienie z r. 1109. O szybszym tempie zajęcia Pomorza zachodniego mogły zadecydować powodzenia wojskowe lub układ zawarty w celu przyśpieszenia końca walki. O istnieniu takiego kompromisu świadczy utrzymywanie się w latach następnych w tej części Pomorza księcia Warcisława.

W następstwie tego sukcesu aktualną dopiero stawała się sprawa wprowadzenia i utwierdzenia chrześcijaństwa. Dokonało się to, jak wiadomo, w latach od r. 1124 począwszy, t. j. od pierwszej podróży misyjnej powołanego do tej misji przez księcia polskiego, Ottona bamberskiego i jego towarzyszy. Pogląd autora nie odbiega zbytnio od tego, co już wiedzieliśmy w tej sprawie. Względy polityczne odegrały tu dużą rolę, a przy ostatecznych decyzjach silniej należało by uwydatnić rolę Kaliksta II papieża, w ślady którego wstąpił następnie także Inocenty II. Nie próby szukania związków z cesarzem, podjęte następnie przez Warcisława pomorskiego, lecz oparcie się o papieża stało się podstawą samodzielności przynajmniej kościelnej Pomorza. Ze strony niemieckiej podjęto próbę poddania swemu wpływowi kościoła zarówno polskiego jak pomorskiego, tego ostatniego przed jego zupełnym ukonstytuowaniem się, mianowicie w głośnej bulli dla arcybiskupa magdeburskiego Norberta z r. 1133. Ten krótkotrwały zresztą sukces — przekreśleniem jego była bulla tegoż Inocentego II dla Gniezna z r. 1136 —

uważamy odmiennie od autora za tylko „papierowy".

Najważniejszym jednak momentem, zamykającym sprawy pomorskie za życia Bolesława III, był akt merseburski z r. 1135. Autor trafnie za główne źródło do jego oceny przyjmuje kronikę Ottona fryzyngeńskiego, za czym przemawia już sama jego bliskość do spraw politycznych Niemiec z innymi państwami. Przedmiotem hołdu lennego, do którego dał się skłonić Krzywousty, było w istocie Pomorze wraz z Rugią. O zajęciu tej ostatniej przez Bolesława wiadomości są bardzo niepewne i dlatego skłonni jesteśmy, inaczej niż autor, widzieć w niej właściwą rekompensatę ze strony Lotara za uzyskanie zwierzchności lennej. Spodziewane poparcie przeciw Danii nie nastąpiło, a wskutek tego i sam akt merseburski tracił swoje znaczenie. Wobec tego, że próby odniesienia zwierzchności niemieckiej nad tymi krajami już do czasów Mieszka I nie mają realnych podstaw, należy uznać akt merseburski za pierwsze wystąpienie Niemiec nad dolną Odrą i na jej prawym również brzegu. W ówczesnych warunkach zwierzchność ta nie wyglądała zresztą groźnie i dopiero późniejsze lata, przynosząc już bliskie zagrożenie od strony Niemiec, wpłynęły na zmianę polityki potomków Warcisława pomorskiego w kierunku samorzutnego szukania oparcia w Polsce.

Kazimierz Tymieniecki

P i w a r s k i Kazimierz: Dzieje Prus Wschodnich w czasach nowożytnych. Gdańsk — Bydgoszcz 1946. Instytut Bałtycki 8° s. 384. Prace naukowo-informacyjne. Seria: Pomorze.

Dzieje regionu, np. Prus Wschodnich, można traktować dwojako: albo zestawić i powiązać różne fakty w danych ramach geograficznych np. między Wisłą a Niemnem, więc osadnictwo, ruch ludności, gospodarka, klęski żywiołowe, wypadki polityczne i wojenne, życie religijne, produkcję materialną i duchową, prądy ideowe ożywiające ludność i t. p., albo traktować tę ludność jako organizmy narodowe, bądź ich części. Tak np. na dzieje Inflant składa się cała historia Łotyszów i Estończyków, do pewnej daty także innych plemion bałtyckich, oraz część historii narodu niemieckiego. Podobnie dzieje Prus Wschodnich w czasach nowożytnych składają się z przeżyć odłamów narodu niemieckiego, polskiego i litewskiego — oraz resztek dawnych Prusów.

Prof. K. Piwarski pojął swe zadanie inaczej: to co dał w swej książce, należało by właściwie zatytułować: Prusy Wschodnie terenem walki niemczyzny z żywiołem polskim. Przedsięwzięcie dość zrozumiałe: skoro Niemcy tyle pracy włożyli w to, aby swój historyczny dorobek w tej prowincji wywyższyć, a rolę polskości zepchnąć w cień, to nauka polska miała wszelkie prawo przeciwstawić im swoją antytezę. Nie tylko nasz ogół, ale i historycy za mało wiedzieli o Prusach Wschodnich, więc wobec przemian zaszłych i mających zajść między Wisłą i Niemnem powstała paląca potrzeba książki informacyjnej, która by uzasadniła nasz powrót na teren, którego części nasycone są polską pracą, a całość długo była pod polską opieką i władzą.

Prof. Piwarski uporał się z tym zadaniem szybko, dając książkę ciekawą, dostępną, a na poważnych badaniach opartą. Oczywiście — nie wyłącznie na swoich własnych.

Nie da się zaprzeczyć, że teren mu oczyścili, a po części też zanieczyścili Niemcy. Gdyby nie mnóstwo przyczynków, zawartych w takiej Altpreussische Monatschrift, w Altpreussische Forschungen, Forschungen zur brand. Geschichte, Mitteilungen der litter. Gesellschaft Masovia, nie było by historii tego kraju. Z czasem przystąpili tu do badań Polacy z W. Kętrzyńskim i K. Jarochowskim na czele. Ostatnio, przed wojną ważne zdobycze osiągnęli w tej dziedzinie: W. Sobieski, Wł. Pociecha, A. Vetulani, Wł. Czapliński, K. Lepszy i zwłaszcza sam Piwarski.

Blisko dwie trzecie niniejszej książki odtwarza w popularnej formie to, co autor wyłożył dawniej na temat polskiego zwierzchnictwa nad księstwem pruskim i polityki emancypacyjnej Hohenzollernów, aż po hommagium „ewentualne" 1690 r. Ale i w pozostaej części dużo się mówi o zabójczych dla Rzplitej działaniach Fryderyków, a potem ich wychowanków. Są to rzeczy pouczające, ale do historii regionalnej właściwie nie należą. Sądzimy, że kosztem wielu szczegółów dotyczących Kalksteina, Augusta II, gwardii olbrzymów i Efraimów można było zarezerwować miejsce na takie przedmioty, jak: struktura geograficzna kraju, stan rolnictwa, rzemiosł i przemysłu, prawne i faktyczne położenie chłopa, rola prowincji jako pomostu między Polską, Litwą i Bałtykiem, handel morski Prus na Bałtyku i stosunki handlowe (przez Sund) z krajami zachodnimi.[1] Jeżeli się dziś obszernie przypomina Jagarzewo (Grossjägersdorf) 1757, to czemu jest tylko mała wzmianka o kampanii napoleońskiej, brak zaś jej zupełnie o Tannenbergu? Skoro autor zacytował pracę J. A. Wildera o upadku gospodarczym Prus Wschodnich po rozbiorach Rzplitej, to warto było z niej wydobyć więcej ważnej treści. Skoro w przedstawieniu losów żywiołu mazurskiego posunął się za rok 1923, to trzeba było obszerniej potraktować kwestię kłajpedzką i jej załatwienie w r. 1923. Nikt nie przeczy, że szlachta wschodnio-pruska długo wzdychała do polskich wolności, ale to nie może przesłaniać faktu, że z tego regionu Yorków i Hindenburgów rekrutowała się potem skrajna nacjonalistyczna prawica. No i nie trzeba przesadzać w wytykaniu jałowości kulturalnej temu środowisku, które wydało Kanta. Przecież i bez tego każdy czytelnik polski, a zapewne i niejeden cudzoziemski, podzieli końcowy ostrożny wniosek autora, że „najpilniejszym zadaniem narodu polskiego jest przede wszystkim zlikwidowanie placówki niemczyzny, jaką były od wieków Prusy Wschodnie, gniazda wrażego prusactwa, ostoi hakatyzmu. Od tego zależą losy Polski, losy całej Słowiańszczyzny, losy pokoju w Europie".

Za najcenniejsze uważamy w książce prof. Piwarskiego dwa rozdziały końcowe, gdzie mówi o Mrongowiuszu i Gizewiuszu, o samoobronie językowej Mazurów w XIX wieku i zaniku litewskości, a dalej — o nieszczęsnym plebiscy-

---

[1] Uwaga Redakcji: Zarzut postawiony tutaj prof. Piwarskiemu wymaga pewnego wyjaśnienia: Ograniczenie się autora „Dziejów Prus Wschodnich" głównie do dziejów politycznych wynikło w pierwszym rzędzie z ogólnych planów wydawniczych Instytutu Bałtyckiego. Tak więc zagadnienia geograficzne i gospodarcze znalazły szersze uwzględnienie w pracy prof. St. Srokowskiego „Prusy Wschodnie. Studium geograficzne, gospodarcze i społeczne" (Bydgoszcz 1945), zagadnienia polityki bałtyckiej w pracach prof. K. Górskiego „Polska w zlewisku Bałtyku" (w druku) i prof. Wł. Konopczyńskiego „Kwestia Bałtycka do XX wieku" (w druku).

cie w r. 1920. Obfite przypisy (str. 328—367) pozwolą krytycznie myślącym czytelnikom skontrolować wywody autora na podstawie literatury polskiej i częściowo niemieckiej. Podnoszą wartość książki skorowidze osób i miejscowości (szkoda, że nie obejmujące przypisów). Wykaz literatury nie wyczerpuje dzieł znanych autorowi (pominięto np. prace A. Waddingtona). Braków i niedokładności w przedstawianiu faktów zauważyliśmy niewiele. Przydałaby się jednak mapka rozsiedlenia i podziałów administracyjnych.

Władysław Konopczyński

Witold Nowodworski

BIBLIOGRAFIA POMORSKA

Niniejszym odcinkiem bibliografii, obejmującym okres od 1 listopada do 31 grudnia, zamykamy nie jako rejestrację piśmiennictwa dotyczącego zagadnień pomorskich za r. 1946.

Całość więc roczną o dość niejednolitej budowie tworzą, prócz niniejszego, zestawienia bibliograficzne opublikowane w zeszytach 1-3 Jantara z r. ubiegłego.

Wobec konieczności redukcji obfitego materiału zasady selekcji uległy i tym razem dalszej zmianie. Objęte nią zostało nie tylko piśmiennictwo zawarte w czasopismach, ale i poszczególne tytuły czasopism.

Do tej kategorii zaliczyć należy tygodniki będące organami poszczególnych partii politycznych oraz niektóre czasopisma o charakterze informacyjno-publicystycznym i oświatowym; spośród nich imiennie wyliczamy tylko te, które z natury swojej są związane z terenem będącym przedmiotem naszej pracy rejestracyjnej. Są to: Checz, Osadnik na Z. O., Rzem. Pom., i ZAP. Mat. Nie znaczy to jednak, że czasopism tych nie przeglądaliśmy i odnośnych pozycji nie uwzględniliśmy w Kartotece Bibliografii Bieżącej, znajdującej się w Bibliotece Instytutu w Bydgoszczy, i na żądanie możemy służyć czytelnikowi powyższym materiałem.

Z zasady, z małymi wyjątkami, pominęliśmy artykuły o charakterze kronikarskim.

Wobec przejścia dr Hleb-Koszańskiej, w ręku której z tytułu funkcji kierownika Wydziału Bibliotecznego Instytutu spoczywał ogólny nadzór nad stroną redakcyjną bibliografii, do Państwowego Instytutu Książki, odpowiedzialność za całość niniejszego zestawienia bierze na siebie jego autor.

Na wstępie zamieszczamy spis nowych tytułów czasopiśmienniczych, uwzględnionych w bibliografii. Kursywą spacjowaną zaznaczamy czasopisma, których materiał zarejestrowaliśmy w poprzednich odcinkach, a nie podaliśmy o tym informacji.

SPIS CZASOPISM I ICH SKROTOW

B e l l o n a
Homo Dei
Instytut Mazurski w Olsztynie. Komunik. D. I. N.
Książka i Kultura
Kwart. Hist. — *Kwartalnik Historyczny*
Lud
Nasza Przeszł. — *Nasza Przeszłość*
Nowa Polska
Przegl. Archeol. — *Przegląd Archeologiczny*
Przegl. Geogr. — *Przegląd Geograficzny*
Przem. Chem. — *Przemysł Chemiczny*
Robotn. Przegl. Gospod. — *Robotniczy Przegląd Gospodarczy*
Roczn. Hist. — *Roczniki Historyczne*

Sprawozd. Pozn. Tow. Przyj. Nauk — *Sprawozdanie Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk*
Świat i Polska
Techn. Morza i Wybrz. — *Technika Morza i Wybrzeża*
Z r y w

* *oznacza pozycję nie znaną z autopsji.*

SŁOWIAŃSZCZYZNA ZACHODNIA

CZEKANOWSKI Jan: Co się właściwie dzieje w Europie? 1. Przeobrażenie Europy. 2. Czy katastrofa Europy? 3. Refleksje rasistyczne. 4. Prusy czy Pomorze Wschodnie? 5. Polska — Słowiańszczyzna. 6. Ze slawistycznej kuchni. 7. Prologomena neoslawizmu. Lublin 1946 Towarzystwo Naukowe K. U. L. s. 126 — Towarzystwo Naukowe Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego. (Seria monografii i rozpraw) t. 34.

CZEKANOWSKI Jan: Prazasiedlenie dorzecza Odry i Wisły w świetle badań antropologicznych. Przegl. Zach., 1946, nr 12, s. 969—978.

GOŁBA Kazimierz: Obodrycka legenda. Pol. Zach., 1946, nr 45/46, s. 24—25.

INTER ARMA. Zbiór prac ofiarowanych prof. Kazimierzowi Nitschowi w siedemdziesiątą rocznicę urodzin. /1. II. 1944/ przez przyjaciół, kolegów i uczniów. [Zawiera m. in.]. LEHR-SPŁAWIŃSKI Tadeusz: O pierwotnych Wenetach. Kraków [1946] (Druk Uniwersytetu Jagiellońskiego) s. XIX, 129 — Biblioteka Studium Słowiańskiego U. J. Seria A, nr 1.

* KALENDARZ słowiański na 1947 r. Roczn. 2. Opracował ksiądz Władysław Kołodziej. Kraków [1946].

KLECZKOWSKI A[dam]: Trudności w etymologiach słowiańsko-niemieckich języka Wendów Lüneburskich. Sprawozd. z Czynn. i Posiedz. P. A. U., t. 47, 1946, nr 8, s. 262—266.

KOSTRZEWSKI Józef: Ceramika słowiańska między Łabą a Odrą w zaraniu dziejów. Przegl. Archeol., t. 7, z. 1, 1946, s. 29—50.

KOSTRZEWSKI Józef: Germanie przedhistoryczni w Polsce. Przegl. Archeol., t. 7, z. 1, 1946, s. 65—89.

KOSTRZEWSKI Józef: Kultura prasłowiańska. (Warszawa) 1946 „Czytelnik" s. 24 — Wiedza Powszechna. Wydawnictwo Popularno-Naukowe. Z Cyklu: Prasłowiańszczyzna i Polska Pierwotna z. 3.

KOSTRZEWSKI Józef: Prakolebka Słowian w świetle badań paleobotanicznych. Przegl. Archeol., t. 7., z. 1, 1946, s. 98—102.

KOSTRZEWSKI Józef: Przyczynek do dawności niektórych wytworów polskiej kultury ludowej. Lud, t. 36, 1946, s. 280—288 i odb.

KOSTRZEWSKI Józef: Słowianie i Germanie na ziemiach na wschód od Łaby w 6—8 w. po Chr. Przegl. Archeol., t. 7, z. 1, 1946, s. 1—29.

KOSTRZEWSKI Józef: W sprawie zachodniej granicy Słowian w Niemczech środkowych. Przegl. Archeol., t. 7, z. 1, 1946, s. 51—65.

LEHR-SPŁAWIŃSKI Tadeusz: O pochodzeniu i praojczyźnie Słowian. Poznań 1946 s. 237.

R.: KURASZKIEWICZ Władysław. Lud, t. 36, 1946, s. 381—386.

LEHR-SPŁAWIŃSKI Tadeusz: Początki Słowian. Kraków 1946 s. 72.

R.: LABUDA Gerard, Przegl. Zach., 1946, nr 11, s. 961—962; W. K., Lud. t. 36, 1946, s. 386—388.

NOSEK Stefan: Znaleziska w Biskupinie a współczesna kultura ludowa Słowian. Lud, t. 36, 1946, s. 289—312 i odb.

PIWARSKI Kazimierz: Drogi rozwojowe Słowiańszczyzny Zachodniej. Świat i Polska, 1946, nr 1, na s. 1 i 3.

RAJEWSKI Zdzisław Adam: Co wiemy o Arkonie? Przegl. Zach., 1946, nr 12, s. 1046—1052.

STOJANOWSKI Karol: Jeszcze w sprawie reslawizacji Niemiec Wschodnich [polemika z W. Kochańskim]. Przegl. Zach., 1946, nr 12, s. 1056—1059.

TASZYCKI Witold: Słowiańskie nazwy miejscowe. /Ustalenie podziału/. Kraków 1946 Polska Akademia Umiejętności s. 64. — Prace Komisji Językowej nr 29.

ZABROCKI LUDWIK: Z zagadnień tendencji rozwojowych wokalizmu lechickiego. [Streszcz. pracy]. Sprawozd. Pozn. Tow. Przyj. Nauk, t. 13, z. 1, za lata 1945/46, s. 16—19.

POLSKA — NIEMCY

BRZEZIŃSKI Witold: Umocnienia jezior w rejonie Koronowa w r. 1939. Bellona, 1946, z. 11/12, s. 846—867.

BRZEZIŃSKI Witold: Wkład wojska polskiego w walce o Ziemie Odzyskane. Pol. Zach., 1946, nr 50/51, na s. 3.

CYPRIAN Tadeusz, SAWICKI Jerzy: Agresja na Polskę w świetle dokumentów. [Wyd.:] Główna Komisja Badania Zbrodni Niemieckich w Polsce. [t.] (1)—(2). Warszawa (1946 Druk Państwowa Nr 1 w Płocku) s. 282: 310.

CYPRPIAN Tadeusz, SAWICKI Jerzy: Tajne dokumenty norymberskie [O stosunkach polsko-niemieckich od października 1938 r.]. Dem. Przegl. Prawn., 1946, nr 11/12, s. 59—63; Problemy, 1946, nr 8, s. 47—56.

CZERWIŃSKI Kazimierz: Polacy na Westfalii i Nadrenii. Pol. Zach., 1946, nr 45/46, na s. 14.

CZERWIŃSKI Kazimierz: Tajne archiwum niemieckie w Pile [dotyczące mniejszości polskiej w Niemczech]. Bydgoszcz 1946 s. 4 — Instytut Bałtycki. Wydział Pomorzoznawczy, Komunik. D. I. N. 1946, nr 17.

DERUGA Aleksy: Aktualność Żeromskiego. Warszawa (1946) Państwowy Instytut Wydawniczy s. 45.

FELDMAN Józef: Problem polsko-niemiecki w dziejach. Katowice 1946 s. 174.

R.: CZAPLIŃSKI Władysław, Tyg. Powsz., 1946, nr 45, na s. 8.

GOLIŃSKI Leszek: Ziemia gromadzi łzy. [O dziejach Polonii w Niemczech]. Wieś, 1946, nr 48, na s. 5.

JASIENICA Paweł: Tajemnica Narwi. [Zagadnienie obrony linii Narwi w kampanii wrześniowej]. Dziś i Jutro, 1946, nr 50/51, na s. 5.

JASTRZĘBOWSKI Wacław: Gospodarka niemiecka w Polsce. 1939—1944. (Warszawa) 1946 s. 410.

R.: C. Z., Robotn. Przegl. Gospod., 1946, nr 5, s. 31—32; SOKOŁOWSKI Kazimierz, Kuźnica, 1946, nr 43, s. 4—6; S[ROCKI] B[olesław], Jantar, 1946, z. 3, s. 92—94; WYROŻEMBSKI Zygmunt Jan, Kuźnica, 1946, nr 44, s. 4—5 i na 8.

KACZMARCZYK Zdzisław: Proces pochłaniania ziem polskich przez Niemcy. Problemy, 1946, nr 9, s. 61—68.

KARWASIŃSKA Jadwiga: Proces polsko-krzyżacki w Warszawie przed sześciuset laty. Warszawa 1946 Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych s. 31 — (Biblioteka Popularno-Naukowa. Seria Historyczna).

KIRCHMAYER Jerzy: Kampania wrześniowa. (Warszawa) 1946 s. 270.

R.: JASIENICA Paweł, Tyg. Powsz., 1946, nr 47, na s. 1 i 3; MATUSZEWSKI Ryszard, Kuźnica, 1946, nr 51, s. 10—11; RUDOWICZ Wincenty, Bellona, 1946, z. 11/12, s. 881—886.

KLAFKOWSKI Alfons: Okupacja niemiecka w świetle prawa narodów. Poznań 1946 s. 196.

R.: DEMBIŃSKI H[enryk], Tyg. Powsz., 1946, nr 47, na s. 9; PETERS Stanisław, Odrodz., 1946, nr 50, na s. 9; POKORZYŃSKI Lucjan, Przegl

Zach., 1946, nr 11, s. 953—957; SIUCHNIŃSKI M., Wiedza i Życie, 1946, z. 7, s. 761—762.

KNAUFF Stanisław: Wojna zaczęła się w Gdańsku. Warszawa 1946 s. 47.

R.: PELCZAR Marian, Przegl. Zach., 1946, nr 11, s. 962—963.

ŁANGOWSKI Jan: „Tylko siedmiu nas było... Ze wspomnień o prasie polskiej w III Rzeszy. Pol. Zach., 1946, nr 45/46, na s. 12.

PERTEK Jerzy: Pod polską banderą wojenną. Poznań 1946 Wydawnictwo Zachodnie s. 45.

PERTEK Jerzy: Wielkie dni małej floty. Z przedmową komandora Włodzimierza Steyera. Poznań 1946 Wydawnictwo Zachodnie s. 190, tabl. 1.

PRUSZYŃSKI Ksawery: Gdańskie dziś widmo. [O Gdańsku w r. 1939 w przededniu wybuchu wojny]. Odrodz., 1946, nr 45, s. 1—2.

SIPAYŁŁO Joanna, SCHAYER Wacław: Polskie życie kulturalne w latach okupacji. Głos Naucz., 1946, nr 18, s. 296—297.

* SUBOCZOWA M[aria]: Mapa hitlerowskich obozów podczas okupacji niemieckiej. Podz. 1 : 1000000. [Wymiar 92 x 62]. Katowice [1946] Żyd. Centr. Kom. Hist. Oddz. Śląski.

WOJCIECHOWSKI Zygmunt: Hołd pruski i inne studia historyczne. Poznań 1946 s. 151.

R.: TYMIENIECKI Kazimierz, Roczn. Hist., r. 15, z. 2, s. 258—268.

WOJCIECHOWSKI Zygmunt: Polska —Niemcy, dziesięć wieków zmagania.. Poznań 1945 s. 267.

R., TYMIENIECKI Kazimierz, Roczn. Hist., r. 15, z. 2, s. 258—268.

ZAWILSKI Apoloniusz: Bateria została... Relacja uczestnika kampanii wrześniowej. Łódź 1946 T. Lemański s. 289, tabl. 4, map 2.

ZIEMIE ODZYSKANE

Zagadnienia ogólne

BATOWSKI Henryk: Odzyskane ziemie Słowiańszczyzny. Życie Słow., 1946, nr spec. s. 3—6.

BOBROWA E.: Ziemie Odzyskane. Rada Narod., 1946, nr 45/46, s. 1—2.

KRASZEWSKI T[adeusz]: Problematyka zachodnia w prasie i w książce. Pol. Zach., 1946, nr 49, na s. 7.

LESZCZYCKI Stanisław: Geopolityczne znaczenie Ziem Odzyskanych dla Polski i Słowiańszczyzny. Życie Słow., 1946, nr spec. s. 7—13.

ŁAKOMY Ludwik: Prawdziwe książki Ziem Odzyskanych. Odra, 1946, nr 45/46, s. 6—7.

ŁYCZYWEK Roman: Obywatelstwo Ziem Odzyskanych. Szczecin, 1946, nr 21/22, s. 165—166.

PERSPEKTYWA Odry. Odra, 1946, nr 38—39, 42—43.

[POLSKI Związek Zachodni. Szereg artykułów z powodu 25-lecia działalności]. Pol. Zach., 1946, nr 45/46

W ROCZNICĘ utworzenia Ministerstwa Ziem Odzyskanych. Dokonaliśmy wielkiej pracy na skalę dziejową. Pol. Zach., 1946, nr 47, na s. 5; nr 48, s. 3—4.

* WILDER Jan Antoni: Ziemie Odzyskane. Nowa Polska, 1946, nr 8.

Z ŻYCIA Instytutu Zachodniego. Przegl. Zach., 1946, nr 12, s. 1083—1086.

ZIEMIE Odzyskane. Życie Słow., nr spec. (Warszawa) 8 grudnia 1946 s. 78. [Wydania w językach: polskim, czeskim, serbskim, bułgarskim i rosyjskim].

Geografia

CZEKAŃSKA Maria: Z biegiem Odry. Poznań 1946 s. 132.

R.: WRZOSEK Antoni, Odra, 1946, nr 40, na s. 6.

DYLIK Jan: Geografia Ziem Odzyskanych w zarysie. (Warszawa) 1946 „Książka" s. 307, map 9.

Granice zachodnie

LESZCZYCKI Stanisław: Ustalenie granic współczesnej Polski. Przegl., Geograf., t. 20, 1946, s. 154—157.

SROCKI Bolesław: Znaczenie polskich Ziem Odzyskanych dla Niemiec i Polski. Jantar, 1946, z. 3, s. 1—16.

WALTER-JANKE Zygmunt: Wojskowa wartość granic zachodnich Polski z roku 1939 i dziś. Strażn. Zach., 1946, nr 9/11, s. 304—309.

Prawo i administracja

KLAFKOWSKI Alfons: Pozycja prawna Ziem Odzyskanych. Przegl. Zach., 1946, nr 12, s. 990—999.

MUSIELAK Antoni: Ordynacja powiatowa z dnia 30. XII. 1872/19. III. 1881 wraz z późniejszymi jej zmianami. Admin. i Samorz. na Z. O., 1946, Seria B, nr 6/7, s. 1—80.

STACHECKI Roman: Opieka społeczna na ziemiach zachodnich. Admin. i Samorz. na Z. O., 1946, Seria A, nr 6/7, s. 3—21.

Archeologia i historia

GLOGER Kurt: Germanen in Osteuropa. Versuch einer Geschichte Osteuropas von den Anfangen bis zum Beginn des 13 Jahrhunderts. Leipzig 1943 s. VIII, 288 — Mannus-Bücherei Bd 71.

R.: KOSTRZEWSKI Józef, Przegl. Archeol. t. 7, z. 1. 1946, s. 114—117.

JAŻDŻEWSKI Konrad: Kultura pucharów lejkowatych w Polsce zachodniej i środkowej. Poznań 1936 s. 457 — Biblioteka Prehistoryczna t. 2.

R.: ŁĘGA Władysław, Zapiski, t. 12, z. 1/4, s. 91—92.

LABUDA Gerard: Źródła niemocy polskiej na kresach zachodnich. Przegl. Wielk., 1946, nr 2, s. 33—45 i odb.

R.: JAKÓBCZYK Witold, Przegl. Zach., 1946, nr 11, s. 963—964.

MÜNCH Henryk: Pochodzenie i rozwój miast Polski Zachodniej w wiekach średnich. Kraków 1946 s. 33.

R.: ANTONIEWICZ J[erzy], Odra, 1946, nr 41, na s. 7.

PIWARSKI Kazimierz: Znaczenie ziem zachodnich dla Polski i Słowiańszczyzny w perspektywie dziejowej. Życie Słow., 1946, nr spec. s. 14—28.

Zagadnienia kulturalne

BIENIEK Józef: Cienie nad Odrą i Pasłęką. [O życiu moralno-religijnym na Ziemiach Odzyskanych]. Dziś i Jutro, 1946, nr 49, na s. 2.

GRODZKI Z. Z.: Oświata i kultura na Ziemiach Odzyskanych. Rada Narod., 1946, nr 45/46, s. 11—13.

HIEROWSKI Zdzisław: Radio na Ziemiach Odzyskanych. /Artykuł dyskusyjny/. Pol. Zach., 1946, nr 50/51, na s. 16.

KOWALENKO Władysław: Tajny Uniwersytet Ziem Zachodnich w latach 1940—1944. Poznań 1946 s. 94.

R.: LABUDA Gerard, Przegl. Wielk., 1946, nr 11, s. 317—318.

MARKOWSKI Mieczysław: Punkt wyjściowy. [W sprawie zespolenia kulturalnego Z. O.]. Dziś i Jutro, 1946, nr 45, na s. 2.

MOCYDLARZ Leon: Problem kultury polskiej na polskim Zachodzie. Pol. Zach., 1946, nr 50/51, na s. 17.

STELMACHOWSKA Bożena: Polska kultura ludowa czynnikiem zespalającym Ziemie Odzyskane. Przegl. Zach., 1946, nr 12, s. 979—990.

WALDORFF Jerzy: Ziemie tragiczne. [O zabytkach sztuki na Z. O.]. Tyg. Powsz., 1946, nr 51/52, s. 12—13.

WIERZYNEK Franciszek: Uświadamianie w świetlicach o ziemiach zachodnich. Książka i Kultura, 1946, nr 12, s. 7—8.

Zagadnienia gospodarcze

BOHDANOWICZ Karol: Surowce mineralne na ziemiach Polski. Życie Gospod., 1946, nr 21, s. 837—839.

GOŁĘBIEWSKI Tadeusz: Elementy produkcji rolniczej na Ziemiach Odzyskanych. Rada Narod., 1946, nr 45/46, s. 4—6.

GOMUŁKA Władysław /Wiesław/, MINC Hilary: Nasza gospodarka na Ziemiach Odzyskanych. [Warszawa] 1946 „Książka" s. 50.

IWASZKIEWICZ W. F.: Struktura cen na Ziemiach Odzyskanych. Życie Gospod., 1946, nr 21, s. 842—846.

* KRZYCZKOWSKI Józef: Jak zagospodarować Ziemie Odzyskane. Człowiek, koń i traktor. Warszawa 1946, Chłopska Spółdz. Wydawn. s. 23 — (Biblioteka Ruchu Ludowego nr 10).

LUTOSŁAWSKI Jan: Rolnictwo w ramach obecnej polityki gospodarczej a wymagania Ziem Odzyskanych. Wieś i Państwo, 1946, nr 10, s. 735—746.

MIECZYŃSKI Tadeusz: Gleby i wytwórczość Ziem Odzyskanych. Cz. 3. Przegl. Roln., 1946, nr 5/6, s. 75—79.

RUMIŃSKI B.: Nowe drogi przemysłu chemicznego w Polsce. Przem. Chem., 1946, nr 10/11, s. 173—179. [O Z. O. na s. 176—179].

RYMWID Kazimierz: Przebudowa ustroju rolnego na Ziemiach Odzyskanych. Pol. Zach., 1946, nr 47, na s. 7.

SIERAKOWSKI H.: Odbudowa portów i przemysłu na Ziemiach Odzyskanych. Rada Narod., 1946, nr 45/46, s. 6—8.

SROKOWSKI Stanisław: Ziemie słowiańskie i ich związek z Odrą i Bałtykiem. Życie Słow., 1946, nr spec., s. 53—57.

STAN gospodarczy Ziem Odzyskanych. Pol. Zach., 1946, nr 48, na s. 4.

SUNDERLAND Stefan: Znaczenie Ziem Odzyskanych jako rezerwatu kamieniołomowego dla potrzeb Polski. Przegl. Budowl., 1946, nr 9, s. 291—293.

TURCZYNOWICZ Stanisław: Stosunki melioracyjne. Warszawa 1946 (Drukarnia Państwowa Nr 1) [kilka liczbowań] — Gospodarstwo Wiejskie na Ziemiach Odzyskanych nr 2.

W. K.: Odbudowa przemysłu na Ziemiach Odzyskanych. Robot. Przegl. Gospod., 1946, nr 6, s. 27—31.

WODZIŃSKI A.: Obecny stan gospodarczy Ziem Odzyskanych. Pol. Zach., 1946, nr 45/46, s. 13—14.

Zagadnienia osadnictwa

BIELSKI Adam: Ustrój rolny i osadnictwo na Ziemiach Odzyskanych. Rada Narod., 1946, nr 45/46, s. 3—4.

MATERIAŁY Informacyjne Biura Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych Zesz. 1. Wyniki spisu z 17. V. 1939 w odniesieniu do Ziem Odzyskanych. Kraków 1946 s. 33.

II SESJA RADY Naukowej dla Zagadnień Ziem Odzyskanych 16—18. XII. 1946 r. [błędnie zamiast 1945]. Zesz. 1. Problemy ogólne akcji osadniczo-przesiedleńczej. Treść zeszytu: KOPEĆ Henryk: Zjawiska demograficzne towarzyszące zmianom granic Polski. MIŁOBĘDZKI Zbigniew: Zagadnienie osadnictwa a odszkodowania wojenne. ZAJDA Józef: Finansowanie osadnictwa na Ziemiach Odzyskanych. SZAFLARSKI Józef: Zagadnienie odpływu ludności w ciągu ostatniego wieku z Ziem Odzyskanych a nasza akcja osadnicza na tym terenie. OLSZEWICZ Bolesław: Sprawa reemigracji ludności polskiej. BUŁAWSKI Rajmund: Pojemność ludnościowa rolnictwa niemieckiego po odłączeniu terytoriów wschodnich. ZAREMBA Zygmunt: Organizacja służby statystycznej na Ziemiach Odzyskanych. Zesz. 2. Problemy osadnictwa rolniczego. Treść zeszytu: STYŚ Wincenty: Zagadnienie ustroju rolnego na Ziemiach Odzyskanych. SCHMIDT Stefan: Zagadnie-

nie ustroju rolnego na Ziemiach Odzyskanych. — Koreferat. HOŁOWIECKI Jakub: Gospodarcze uzasadnienie spółdzielczego zagospodarowania folwarków poniemieckich. GARBACIK Eugeniusz: Tezy do statutu spółdzielni osadniczej. SCHMIDT Stefan: Plan gospodarczy produkcji rolnej na najbliższą przyszłość. KŁAPKOWSKI Tadeusz: Problemy rynku rolniczego i aprowizacji na Ziemiach Odzyskanych. GOC Franciszek: Zagadnienie ogrodnictwa zarobkowego na Ziemiach Odzyskanych. ŚLASKI Jan: Programowe linie organizacji polskiego ogrodnictwa na Ziemiach Odzyskanych. HARTMAN Seweryn: Możliwości osadnictwa rybackiego morskiego na Ziemiach Odzyskanych. Zesz. 3. Problemy osadnictwa nierolniczego. Treść zeszytu: EHRLICH Emil: O racjonalną sieć handlową na Ziemiach Odzyskanych. KULICKI Tadeusz: Robotnicze kolonie osadniczo-mieszkaniowe. GORYŃSKI Juliusz: Warszawa jako przykład współzależności planowania, odbudowy i akcji osadnictwa miejskiego. SKRZYWAN Wacław: Rola samorządu gospodarczego i zawodowego na Ziemiach Odzyskanych. RYBICKI Paweł: Organizacja osadnictwa miejskiego na Ziemiach Odzyskanych w oparciu o samorząd gospodarczy. SUKIENNICKA Halina: Uwagi w sprawie organizacji osadnictwa miejskiego. Warszawa 1946 s. 232, 213, 131.

Zagadnienia społeczne

BUŁAWSKI Rajmund: Nowe zadanie. [Sprawa zespolenia ludności na Z. O.] Pol. Zach., 1946, nr 45/46, na s. 6.

PAUKSZTA Eugeniusz: Rzecz paląca. [Problem ludności tubylczej Z. O.]. Dziś i Jutro, 1946, nr 50/51, na s. 4.

PAUKSZTA Eugeniusz: Więź wiary. [O roli religii w procesie zespolenia ludności Z. O.]. Dziś i Jutro, 1946, nr 46, na s. 8.

POLLAK Michał: Troska o autochtonów — nakazem chwili. Pol. Zach., 1946, nr 47, na s. 6.

SPANDOWSKI Antoni: Kongres Autochtonów w Warszawie. Przegl. Zach., 1946, nr 12, s. 1065—1071.

DROGI WODNE ŚRÓDLĄDOWE

DUNIN - MARCINKIEWICZ E[ugeniusz]: Odra, jako arteria naszego obrotu towarowego. [Streszcz. referatu]. Przegl. Techn., 1946, nr kongr. s. 63—67.

GÓRZYŃSKI Stefan: Gospodarcze znaczenie Odry. Tyg. Warsz., 1946, nr 48, na s. 2.

KONOPKA Alfred: Jeszcze o Odrze i Wiśle. Czas. Tech., 1946, nr 12, s. 209—211, Dolnośl. Biul. Gospod., 1946, nr 12, s. 2—4.

KRAJAN Wojciech: Komunikacja wodna i zagadnienie energetyczne — czołowym problemem ekonomicznym. Przegl. Komunik., 1946, nr 12, s. 584—585.

TILLINGER T.: Odbudowa transportu wodnego, [Streszcz. referatu] Przegl. Techn., 1946, nr kongr. na s. 65.

UMIASTOWSKI Witold: Problem Odry. Mor. Przegl. Gospod., 1946, nr 6, s. 3—5.

POMORZE

Zagadnienia ogólne

BRZESKA WANDA: Rehabilitacja Smętka. Arkona, 1946, nr 13/14, s. 1—3.

GRUDA Józef: Polska jako państwo morskie. Bellona, 1946, z. 11/12, s. 775—792.

NOWODWORSKI Witold: Bibliografia pomorska. Jantar, 1946, z. 3, s. 98—112.

Geografia-krajoznawstwo

BRANOWITZER Zygmunt: Uzdrowiska Pomorza i Śląska. Rada Narod., 1946, nr 45/46, s. 10—11.

CZUBIŃSKI Zygmunt: Zespół źródliskowy Allium ursinum na Pomorzu Wschodnim. Sprawozd. Pozn. Tow. Przyj. Nauk. t. 13, z. 1, za lata 1945/46, s. 71—72.

KIEŁCZEWSKA Maria: O podstawy geograficzne Polski. Poznań 1946 s. 146.

R.: Robotn. Przegl. Gospod., 1946, nr 6, s. 33—34; JABCZYŃSKI M[ieczysław], Przegl. Wielk., 1946, nr 11, s. 318—320; S[ROCKI] B[olesław], Jantar, 1946, z. 3, s. 90—92; WRZOSEK Antoni, Odra, 1946, nr 40, na s. 6.

OKOŁOWICZ Wincenty: Prace geograficzne o Pomorzu. Bydgoszcz 1946, s. 4 — Instytut Bałtycki. Wydział Pomorzoznawczy. Komunik. D. I. N. nr 18.

Prawo i administracja

LANGROD Jerzy St., LESZCZYCKI Stanisław: Uwagi o projekcie nowego podziału administracyjnego państwa. Gaz. Admin., 1946, nr 7/8, s. 344—350.

SROKOWSKI Stanisław: Podstawy i racje podziału administracyjnego państwa. Gaz. Admin., 1946, nr 10/11, s. 531—539.

Archeologia i historia

ANTONIEWICZ Jerzy: Geneza i chronologia pomorskich urn domkowych. Przegl. Archeol., 1946, t. 7, z. 1, s. 93—98.

CZAPLEWSKI Paweł: Studia nad regestem Dagome iudex. Zapiski, t. 12, z. 1/4, s. 6—45.

JÄNICHEN Hans: Die Wikinger im Weichsel- und Odergebiet. Leipzig 1938 C. Kabitsch s. 154, tabl. 8, mapa 1.

R.: LABUDA Gerard, Roczn. Hist., r. 15, z. 2, s. 281—295.

JEDLICKI Marian Zygmunt: Stosunek prawny Polski do Cesarstwa do r. 1000. Poznań 1939 s. 180 — Prace Komisji Historycznej Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk t. 12.

R.: WIDAJEWICZ Józef, Roczn. Hist., t. 15, z. 2, s. 272—280.

KOSTRZEWSKI Józef, SZAFRAŃSKI Włodzimierz: Bibliografia prehistorii polskiej za lata 1939—1945 /z uzupełnieniami za rok 1938/. Przegl. Archeol., t. 7, z. 1, 1946, s. 120—126.

KOSTRZEWSKI Józef: Żeromski o wczesnohistorycznej kulturze Pomorza. Arkona, 1946, nr 13/14, s. 3—5.

LABUDA Gerard: Studia nad początkami państwa polskiego. Sprawozd. Pozn. Tow. Przyj. Nauk. t. 13, z. 1. za lata 1945/46, s. 39—40.

LABUDA Gerard: Studia nad początkami państwa polskiego. Poznań 1946 Księgarnia Akademicka s. VI, 351, err. k. 1. — (Biblioteka Historyczna pod Redakcją Poznańskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk 1).

LENCZYK Gabriel: Na śladach dawnych miejsc obronnych. Z Otchł. Wieków, 1946, z. 11/12, s. 79/86. [O Pomorzu passim].

LEPSZY Kazimierz: Dominium maris Baltici Zygmunta Augusta. Nauka i Sztuka, 1946, nr 9, s. 185—203.

ŁĘGA Władysław: O stosunkach gospodarczych na Pomorzu w XII i XIII w. Jantar, 1946, z. 3, s. 34—42.

RUTKOWSKI Jan: Historia gospodarcza Polski. T. 1. Czasy przedrozbiorowe. Poznań 1946 s. 370.

R.: ŚRENIOWSKI Stanisław, Myśl Współcz. 1946, nr 6/7, s. 320—327.

SKAŁKOWSKI Adam: Bronisław Dembiński /1858—1939/. Kwart. Hist., r. 53, z. 3/4, s. 469—477; Sprawozd. Pozn. Tow. Przyj. Nauk. t. 13, z. 1. za lata 1945/46, s. 130—131.

SKAŁKOWSKI ADAM: Janusz Staszewski. /1903—1939/. Kwart. Hist., r. 53, z. 3/4, s. 605—606.

TYMIENIECKI Kazimierz: Polskie państwo średniowieczne. [Streszcz. rozprawy]. Sprawozd. Pozn. Tow. Przyj. Nauk. t. 13, z. 1, za lata 1945/46, s. 50—51.

WOJCIECHOWSKA Maria, WOJCIECHOWSKI Zygmunt: Polska Piastów, Polska Jagiellonów. Poznań 1946 s. 479.

R.: [JASIENICA Paweł]. Jas., Tyg. Powsz., 1947, nr 3, na s. 8; ŚRENIOWSKA Krystyna, Myśl Współcz., 1946, nr 6/7, s. 328—329.

WOJCIECHOWSKI Z[ygmunt]: Polska nad Wisłą i Odrą w X wieku. Studium nad genezą państwa Piastów i jego cywilizacji. Katowice 1939 s. 206.

R.: WIDAJEWICZ Józef, Roczn. Hist., r. 15, z. 2, s. 270—272.

Zagadnienia kulturalne

BODUSZYŃSKA Maria: Instytut Bałtycki. Odra, 1946, nr 41, s. 4—5.

BUKOWSKI Andrzej: Straty kultury polskiej na Pomorzu 1939—1945. Uzupełnienie. Jantar, 1946, s. 42—43.

BUKOWSKI Andrzej: Z życia naukowego i kulturalnego Pomorza. Jantar, 1946, z. 3, s. 81—86.

FRANKOWSKA Maria: Regionalne muzea ludoznawcze w Polsce. Lud. t. 36, 1946, s. 316—347 [O Pomorzu s.344—347] i odb.

H. S.: O wydawnictwach Instytutu Bałtyckiego. Strażn. Zach., 1946, nr. 9/11, s. 357—360.

HLEB-KOSZAŃSKA H[elena]: O bibliotece Instytutu Bałtyckiego. Bibliot., 1946, nr 10, s. 214—215.

INSTYTUT Bałtycki. Szkic informacyjny. Grudzień 1946. Gdańsk 1946 Instytut Bałtycki s. 20.

KOZIOŁ Czesław: Wyniki rejestracji bibliotek [m. inn. dane statystyczne o Pomorzu]. Bibliot., 1946, nr 11/12, s. 223—226.

KUTRZEBIANKA Anna: Etnografia polskich grup ludnościowych na Zachodzie /Prusy i Kaszuby/. Kraków 1945 s. 19.

R.: DELIMAT Tadeusz, Lud, t. 36, 1946, s. 379—381.

PIETKIEWICZ Kazimierz: Stan muzeów i zbiorów etnograficznych w Polsce. Lud, t. 36, 1946, s. 389—396. [O Pomorzu passim].

PIROŻYŃSKI Marian: Statystyka kościoła katolickiego w Polsce. Homo Dei, 1946, nr 2, s. 80—82.

SPIS Najważniejszych Nabytków Biblioteki Instytutu Bałtyckiego. nr 2, listopad 1946. [Dodatek do Jantara z. 3.] (Bydgoszcz 1946) s. 12.

STELMACHOWSKA Bożena: Nowe elementy w kulturze ludowej na Pomorzu. Jantar, 1946, z. 3, s. 27—33.

Z PRAC Instytutu Bałtyckiego. Jantar, 1946, z. 3, na s. 97.

Z. M.: Ziemie północne [w dziale]: Przegląd kulturalny. Tyg. Powsz., 1946, nr 47, na s. 10.

Zagadnienia gospodarcze

DZIAŁ informacyjno-statystyczny Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża pod red. Antoniego SKOTNICKIEGo. Biul. Inform. Wybrz., 1946 nr 8—9; Mor. Przegl. Gospod., 1946, nr 6—7.

HUCKEL Stanisław, STANISZKIS Witold: Wytyczne odbudowy portów morskich. Techn. Morza i Wybrz., 1946, nr 1, s. 3—6; Przegl. Techn., 1946, nr kongr., s. 73—75.

J. K.: Gospodarczy dorobek Wybrzeża. Robotn. Przegl. Gospod., 1946, nr 4, na s. 31.

JEŁOWICKI St.: Plan rozwoju owczarstwa na Wielkim Pomorzu. Przegl. Hodowl., 1946, nr 11, s. 313—320; nr 12, s. 370—378.

KADUSZYN Leon: Stan obecny przedsiębiorstw farmaceutycznych pod zarządem państwowym. Przem. Chem., 1946, nr 5/6, s. 81—88. [O Pomorzu passim].

KWIATKOWSKI Eugeniusz: Bałtyckie porty nowej Polski. Życie Słow., 1946, nr spec., s. 58—66.

KWIATKOWSKI E[ugeniusz]: „Realizować będziemy wielkie historyczne dzieło naszej Polski na Wybrzeżu". [Przemówienie wygłosz. na Konferencji Sprawozdawczej w dniu 24. 11. 1946]. Biul. Inform. Wybrz., 1946, nr 9, s. 1—2.

MALECKI Ignacy: Historia i przyszłość energetyki Wybrzeża. Jantar, 1946, z. 3, s. 55—62.

OLSZEWSKI Antoni: Odbudowa miast portowych delty Wisły. [Streszcz. referatu]. Przegl. Techn., 1946, nr kongr., s. 144—147.

PRZEGLĄD Przemysłowo - handlowy. Dział informacyjno sprawozdawczy Izby PrzemysłowoHandlowej w Gdyni [i] Związku Zrzeszeń Kupieckich woj. Gdańskiego. Mor. Przegl. Gospod., 1946, nr 6—7.

PRZEMYSŁ poligraficzny na Wybrzeżu. Biul. Inform. Wybrz., 1946, nr 8, s. 3—4.

RADZIMIŃSKA Irena: Gdańsk, Gdynia, Szczecin jako kluezowa pozycja planowania gospodarczego. Przegl. Komunik., 1946, nr 12, s. 592—595.

SPECJALIZACJA portów morskich. Protokół obrad oraz referaty zgłoszone na I. Konferencję Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy 14—15. VI. 1946. Gdańsk 1946 Instytut Bałtycki s. XIX, 255 — Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego (Prace naukowo-informacyjne. Seria: Sprawy Morskie).

UMIASTOWSKI Witold: Z zagadnień polskiego przemysłu stoczniowego. Mor. Przegl. Gospod., 1946, nr 7, s. 3—5.

URBANOWICZ Witold: Przemysł okrętowy i stocznie polskie. [Streszcz. referatu]. Przegl. Techn., 1946, nr kongr., s. 122—123.

Z ŻYCIA gospodarczego Pomorza. Jantar, 1946, z. 3, s. 75—80.

Zagadnienia społeczne i osadnictwo

GUMOWSKI Jan: Rybackie osadnictwo nadmorskie. Morze, 1946, nr 11, s. 9—10.

POMORZE ZACHODNIE

Zagadnienia ogólne

BAROWA Irena: Obrazki z wyspy Wołyń. [Reportaż]. Tyg. Powsz., 1946, nr 47, na s. 4.

H. K.: Kłopoty Pomorza Zachodniego. Rada Narod., 1946, nr 45/46, s. 15—16.

Toponomastyka

ZAWODZIŃSKI K[arol] W[iktor]: O poszanowanie pomorskich nazw geograficznych. Odra, 1946, nr 41, s. 2—3.

Geografia i krajoznawstwo

FALKOWSKI T.: Lasy i jeziora Pomorza Zachodniego. Ziemia, r. 30. 1946, nr 8, s. 3—7.

MUSZYŃSKI Adam: (Szczecin) 1946 Związek Gospod. Miast Morskich s. 24 — Monografie Miast Morskich.

PIETKIEWICZ Stanisław: Zarys geografii gospodarczej Pomorza Zachodniego w graniach przyznanych Polsce. Kraków 1946 Polski Związek Zachodni s. 40, mapa 1 — Uniwersytet Jagielloński i Akademia Górnicza. Kurs Naukowo-Informacyjny o Ziemiach Zachodnich nr 26.

PODHORSKA-OKOŁÓW Maria: Drawa-rzeka Ziem Odzyskanych. Ziemia, r. 30, 1946, nr 9, s. 3—8.

SIEROCIŃSKI Roman: Koszalin-miasto lądowe. Szczecin, 1946. nr 19/20. s. 156—157.

Archeologia i historia

BRZESKA Wanda: Słowiański „Konik" na zachodnim Wybrzeżu. [O słowiańskich zabytkach językoznawczych i etnograficznych na Pomorzu Zachodnim]. Pol. Zach., 1946, nr. 50/51, na s. 20.

DOBOSIEWICZ Stanisław: Pierwsza wyprawa na „Dziki Zachód" nad kroniką Jana Długosza. Szczecin, 1946, nr 23/24, s. 188—189.

GUSTOWSKI Leszek: Polska a Pomorze odrzańskie. Zarys historyczny. Warszawa 1946 Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych s. 148 — (Biblioteka Popularno-Naukowa. Seria: Zemie Odzyskane).

LABUDA Gerard: Legenda Jomsborga. Sprawozd. Pozn. Tow. Przyj. Nauk., t. 13, z 1, za lata 1945/46. s. 38—39.

LACHNITT Walerian: Ze Słupska na tron trzech trzech królestw. Szczecin, 1946, nr 23/24, s. 183—184.

LACHNITT Walerian: „Ziemia mówi" [O zabytkach archeologicznych w okolicach Kalisza, na Pomorzu Zachodnim]. Szczecin, 1946, nr 19/20, s. 151—152.

MALECZYŃSKI Karol: Polska i Pomorze Zachodnie w walce z Niemcami w wieku XIV i XV. Gdańsk 1946 Instytut Bałtycki s. VI, 117 — Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego. (Prace naukowo - informacyjne. Seria: Pomorze).

MODRZEJEWSKI Józef: Piast — „królem morskim". [Książę Racibor, brat Warcisława, księcia szczecińskiego]. Arkona, 1946, nr 11, s. 14—15.

PISKORSKI Czesław: Człowiek w rejonie ujścia Odry. Szczecin, 1946, nr 21/22, s. 172—173.

PISKORSKI Czesław: O zamku książąt szczecińskich. Pol. Zach., 1946, nr 44, na s. 3.

SAUER Eberhard: Der Adel wahrend der Besiedlung Ostpommern /der Länder: Kolberg, Belgrad, Schlawe, Stolp/. 1250—1350. Stettin 1939 L. Saunier s. 264, mapy 3, tabl. 10.

R.: GÓRSKI Karol, Roczn. Hist., R. 15, z. 2, s. 269—301.

SCHULTZ [Franz]: Geschichte des Kreises Lauenburg in Pommern. Lauenburg i. Pomm. 1912 H. Bodengoth s. IV, 480.

R.: ŁUKASIK Wład[ysław], Jantar, 1946, z. 3, s. 94—95.

STĘPOWSKI Janusz: Jak to było w Wołyniu. [O zabytkach archeologicznych Pomorza Zachodniego i ich interpretacji przez naukę niemiecką]. Echa Borów Nadb., 1946, nr 11/12, s. 32—34.

Zagadnienia kulturalne

KOREYWO Marek: Rozbudować szkolnictwo zowodowe. [na Pomorzu Zachodnim]. Szczecin, 1946, nr 23/24, na s. 192.

ŁYCZYWEK Roman: Możliwości wydawnicze Szczecina. Przegl. Zach., 1946, nr 12, s. 1062—1065.

N. N.: Losy muzeów prehistorycznych na Pomorzu Zachodnim. Z Otchł. Wieków, 1946, z. 11/12, s. 96—102.

RZÓSKA Józef: Jak powstała Akademia Handlowa w Szczecinie? Szczecin, 1946, nr 25/26, s. 197—198.

TELEGA Stanisław: Odwiedziny w Bibliotece Miejskiej w Szczecinie, Odra, 1946, nr 39, s. 4—5.

ZIĘTOWSKI Alfred: Widoki naukowe Szczecina. Odra, 1946, nr 41, na s. 7.

Zagadnienia gospodarcze

GIL Franciszek: Nadmorskie piece. [Reportaż o hucie w Stołczynie nad Odrą]. Odrodz., 1946, nr. 51/52, s. 18/19.

GUSTOWSKI Leszek: Gdyby Szczecin był portem polskim już w r. 1919. Pol. Zach., 1946, nr 49, na s. 1.

* JAKUBOWICZ T.: Polska odrodzona na Pomorzu Zachodnim. Szczecin. [1946] Polskie Pismo i Książka.

KLUKOWSKI A.: W spółdzielniach osadniczo - parcelacyjnych wojew. szczecińskiego. Chłop. Gospod., 1946, nr 11, s. 273—275.

KUPIEC zachodnio-pomorski. Dział Związku Zrzeszeń Kupieckich Województwa Szczecińskiego. Szczecin, 1946, nr 19/20 — 25/26.

PISKORSKI Czesław: Odbudowa Pomorza Zachodniego. Pol. Zach., 1946, nr 45/46, na s. 17.

RZEMIEŚNIK Pomorza Zachodniego. Organ publikacyjny Izby Rzemieślniczej w Szczecinie. Szczecin, 1946, nr 19/20 — 23/24.

Zagadnienia społeczne i osadnictwo

BRZESKA Wanda: Wśród Słowińców. Pol. Zach., 1946, nr 45/46, s. 20/21

PISKORSKI Czesław: Ci, którzy byli tu przed nami. O ludności autochtonicznej Pomorza Zachodniego. Szczecin, 1946, nr 19/20, na s. 153.

PISKORSKI Czesław: Wszyscy staniemy do odbudowy Polski. Polacy z Berlina osiedlają się w Szczecinie, by pracować na Ziemiach Odzyska-

nych. Pol. Zach., 1946, nr 50/51, na s. 18.

POWIDZKI Jan: Stwórzmy jednolite społeczeństwo zachodnio-pomorskie. Szczecin, 1946, nr 19/20, s. 149—150.

WIADOMOŚCI Ligi Morskiej Okręgu Szczecińskiego. Szczecin, 1946, nr 23/24 — 24/25.

POMORZE GDAŃSKIE

Zagadnienia ogólne

GIL Franciszek: Zaduszki na Oksywiu. Odrodz., 1946, nr 50, s. 4—5.

KOWALENKO Władysław: Gdańsk. (Szczecin) 1946 Związek Gospod. Miast Morskich. s. 24 — Monografie Miast Morskich.

NAGEL Bronisław: Ziemia chełmińska. Monografia ze wstępem do regionalizmu. Cz. 1. Toruń 1935 Wydawnictwo ośrodków poszukowań etnograficznych przy Inspektoracie Szkolnym s. 144.

R.: ŁĘGA Władysław, Zapiski, t. 12, z. 1/4, na s. 92.

SPANDOWSKA Antonina: Samorząd miasta Chełmna przy pracy. Rada Narod., 1946, nr 48/49, s. 12—13.

Geografia-krajoznawstwo

ARKUSZEWSKI Józef, KRZEMIENIOWA Maria, MATYSIK Stanisław: Informator turystyczny miasta Torunia. (Teksty opracowali...). (Toruń) [1946]. Wydawnictwo Miejskiej Obsługi Turystycznej s. 55, plan 1.

Archeologia i historia

BISKUPSKI Stefan: Męczeńskie biskupstwo ks. Michała Kozala. Włocławek 1946 Wyższe Seminarium Duchowne s. 83.

BODNIAK Stanisław: Działyński Jan /+ 1648/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, s. 81—83.

BODNIAK Stanisław: Działyński Jan /+ 1648/. Pol. sł. biogr. t. 6, z. 1, s. 83—84.

BODNIAK Stanisław: Działyński Jan Dominik /+ 1679/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, na s. 84.

BODNIAK Stanisław: Działyński Łukasz /+ 1583/. Pol. sł. biogr., t. 6. z. 1, s. 89—90.

BODNIAK Stanisław: Działyński Michał /+ 1576/. Pol. sł. biogr., t. 6. z. 1, s. 90—91.

BODNIAK Stanisław: Działyński Michał /+ 1617/. Pol. sł. biogr., t. 6. z. 1, na s. 91.

BODNIAK Stanisław: Działyński Mikołaj /ok. 1540—1604). Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, s. 94—95.

BODNIAK Stanisław: Działyński Rafał /+ 1572/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, na s. 96.

BOROWIK Józef: Józef Bieniasz /1907—1939/. Kwart.-Hist., R. 53, z. 3/4, s. 429—431.

BOROWSKI Stanisław: Dydyński Teodor /1836—1921/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, s. 48—49.

CZAPLEWSKI Paweł: Działyński Kasper /1639—1646/. Pol. sł. biogr., t. 6. z. 1, s. 87—88.

CZAPLEWSKI Paweł: Gdzie leżał Czanterz? Zapiski, t. 12, z. 1/4. s. 86—90.

DREAS Władysław: Powiat bydgoski oskarża. Bydgoszcz 1946 Wydział Powiatowy s. 318.

DUDZIK Michał: Z krainy tysiąca lasów i jezior. Ks. proboszcz Barczewski w Brunswałdzie. Pol. Zach., 1946, nr 50/51, na s. 15.

DZIAŁYŃSKI Mikołaj /um. między 1490 a 1498/. Pol. sł. biogr., t. 6. z. 1, na s. 92.

DZIAŁYŃSKI Paweł, dyplomata z końca XVI w. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, s. 95—96.

FORMANOWICZ Leon: Dydyński Józef /1819—1897/. Pol. sł. biogr., t. 6. z. 1, na s. 47.

GLEMMA Tadeusz: Ks. Alfons Mańkowski /1870—1941/. Kwart. Hist., r. 53, z. 3/4, s. 538—541.

GUMOWSKI Marian: Szwedzka moneta w Elblągu. Zapiski, t. 12, z. 1/4, s. 46—72.

JAKÓBCZYK Witold: Towarzystwo Rolnicze w Koronowie w 1845 r. Zapiski, t. 12, z. 1/4, s. 80—85.

JEDNODNIÓWKA wydana przez Polski Związek Zachodni w Bydgoszczy z okazji 25-lecia istnienia. [zawiera m. inn.] ZDEB Wojciech: 25-lecie PZZ. KRAWCZEWSKI Mieczysław: Polski Związek Zachodni a były „Ostmarkenverein". JETTKA Jerzy: Wydawnictwa PZZ /Okręg bydgoski/. Bydgoszcz 1946 (Drukarnia Polska Spółdz. Wyd. „Zryw") s. 14.

KASISKE K.: Das deutsche Siedelwerk des Mittelalters in Pommerellen. Königsberg 1938 s. XIV, 397, mapa 1 — Einzelschriften der Historischen Kommission für Ost- und Westpreussische Landesforschung 7. R.: GÓRSKI Karol, Roczn. Hist., r. 15, z. 2, s. 301—310.

KONOPCZYŃSKI Władysław: Michał Nycz. /1909—1939/. Kwart. Hist., r. 53, z. 3/4, s. 564—565.

KOSTRZEWSKI J[ózef]: Ś. p. mgr. Jacek Karol Delekta. Przegl. Archeol., 1946, t. 7, z. 1, s. 128—129.

* KUNKE Bolesław: Ś. p. ks. biskup Michał Kozal, sufragan diec. Włocławskiej, więzień Dachau. 26. /I. 1943/ Włocławek 1946 Kuria Biskupia s. 15. (odb.: Kronika Diecezji Włocławskiej 1945, nr 2).

ŁĘGA Władysław: Kilka znalezisk z nad Czarnejwody. Zapiski, t. 12, z. 1/4, s. 73—79.

MAŃKOWSKI Alfons: Działowski Zygmunt /1843—1878/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1. na s. 74.

MROCZKIEWICZ Leon: Praszczur Lecha — astronomem? /Najstarszy zabytek godny ochrony/ [na północnych krańcach Borów Tucholskich]. Echa Borów Nadb., 1946, nr. 11/12, s. 30—32.

NYCZ Michał: Działyński Jakub /1708—1756/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, s. 80—81.

PIWARSKI Kazimierz: Działyński Michał /+ 1687/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, s. 91—92.

PIWARSKI Kazimierz: Działyński Michał /+ 1713/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, na s. 92.

POCIECHA Władysław: Działyński Mikołaj /+ 1545/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, s. 92—94.

PRZYBYŁOWA Janina: Zygmunt Mocarski /1894—1941/. Kwart. Hist., r. 53, z. 3/4, s. 547—549.

SCHLETZ Alfons: Przyczynek do historii zgromadzenia Misji w okresie rządów wizytatorskich ks. Michała Kownackiego. Nasza Przeszł., t. 1, 1946, s. 127—150. [O fundacji parafii pod Gdańskiem s. 135—137 i Dodatek: s. 143—150].

SŁAW.: 28. XI. 1627. Bitwa pod Oliwą. Maryn. Pol., 1946, nr 10, na s. 5.

TOMKIEWICZ Władysław: Działyński Adam /+ 1660/. Pol. sł. biogr., t. 6. z. 1, na s. 77.

Zagadnienia kulturalne

BUKOWSKI Andrzej: Bydgoski ośrodek wydawniczy. Przegl. Zach., 1946, nr 11, s. 943—945.

CHYCZEWSKA Alina: Z młodego środowiska. Przegląd dorobku plastyków kujawskich. Arkona, 1946 nr 13/14, na s. 21.

JAROCHOWSKA Maria: Malować, malować, malować. [O wyższej Szkole Sztuk Pięknych w Gdańsku]. Odrodz. 1946. nr 42, s. 3—4.

KOWALENKO Władysław: Trzy lata pracy Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Gdyni. Przegl. Zach., 1946. nr 11, s. 936—940.

OGŁOZA Emil: Rozwój Uniwersytetu im. Kopernika. Pol. Zach., 1946, nr 45/46, na s. 20.

PASSOWICZ K.: O potrzebie utworzenia Pomorskiej Szkoły Rybactwa Jezioroworzecznego. Kłosy, 1946, nr 23, na s. 362.

POMIANOWSKI K.: Laboratorium wodne na Politechnice w Gdańsku. Przegl. Techn., 1946, nr 24, s. 7—9.

SPRAWOZDANIE z działalności Tow. Naukowego w Toruniu za lata 1945 i 1946. Zapiski, t. 12, z. 1/4, s. 96—99.

SZULISŁAWSKI Kazimierz: Łowca światła. Ze wspomnień o Leonie Wyczółkowskim. Arkona, 1946, nr 13/14, s. 19—20; Echa Borów Nadb., 1946, nr 11/12, s. 28—29.

Kaszubi

DUBIECKI Tadeusz: Kaszubi wierni Polsce. [O udziale Kaszubów w wojnie Stefana Batorego z Gdańskiem]. Pol. Zach., 1946, nr 45/46, na s. 16.

RABSKA Zuzanna: Baśnie kaszubskie. Wyd. 4. uzupełnione. Bydgoszcz 1946 „Nauka" Pomorska Spółdzielnia Księgarska i Papiernicza s. 107.

Zagadnienia gospodarcze

BISKUPSKI Stefan: Przekrój rolnictwa woj. gdańskiego w dobie obecnej. Jantar, 1946, z. 3, s. 46—55.

KOPECKI K.: Elektryfikacja Wybrzeża w świetle 3-letniego planu inwestycyjnego. Techn. Morza i Wybrz., 1946, nr 1, s. 7—8.

MIECZYŃSKI Tadeusz: Gleby b[yłego] terytorium Gdańska z barwną mapą w skali 1:250.000. Gdańsk 1946 Instytut Bałtycki s. 24, mapa 1 — Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego (Prace kartograficzne).

MIESIĘCZNIK statystyczny. Wydawnictwo Miejskiego Biura Statystycznego. Zarząd Miejski w Gdańsku. R. 2. Gdańsk 1946, Marzec—kwiecień i n.

WIELOPOLSKI Alfred: Węzeł bydgoski w nowym układzie granic Polski. Mor. Przegl. Gospod., 1946, nr 7, s. 1—3.

ZAGÓRNY Kazimierz: Międzynarodowe Targi Gdańskie. Mor. Przegl. Gospod., 1946, nr 6, s. 1—3.

ZAKOŃCZENIE roku gospodarczego 1945/46 w Dyrekcji Lasów Okręgu Gdańskiego. Echa Borów Nadb., 1946 ,nr 19, s. 10—12.

Zagadnienia społeczne

JEDNODNIÓWKA kół Młodzieży Polskiego Czerwonego Krzyża. 25-lecie Kół Młodzieży P. C. K. Bydgoszcz 1946 Pomorska Komisja Okręgowa Kół Młodzieży P. C. K. s. 14, tabl. 1.

PELCZAR Marian: Ilu Gdańsk liczy mieszkańców? Przegl. Zach., 1946, nr 11, s. 945—947.

POMORZE WSCHODNIE

Zagadnienia ogólne

KALENDARZ dla Mazurów na rok 1947. Rocznik 17. (Olsztyn) [1946] Instytut Mazurski s. 96. Dodatek: Pieśni polskie z nutami s. 8.

KALENDARZ dla Warmiaków na rok 1947 (Olsztyn) [1946] Instytut Mazurski s. 96. Dodatek: Pieśni polskie z nutami s. 8.

KULIGOWSKI TADEUSZ: Na Warmii, Mazurach i Żuławach. [Reportaż]. Głos Naucz., 1946, nr 17, s. 276—277;nr 20, s. 324—325.

KWIECIEŃ A.: Mazury. [Reportaż]. Wieś, 1946, nr 44, na s. 8.

SROKOWSKI Stanisław: Miasta i ludzie Prus Wschodnich. Warszawa 1946 Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych s. 83, mapa 1 — (Biblioteka Popularno-naukowa. Seria: Ziemie Odzyskane).

SULIMA Stefan: Ziemia odnalezionych przeznaczeń /5/ — /10/. [Cykl artykułów o Warmii i Mazurach]. Odra, 1946. nr 38—40, 43—45/46.

Toponomastyka

CHOJNACKI Władysław: Słownik polskich nazw miejscowych w b. Prusach Wschodnich i na obszarze b. Wolnego Miasta Gdańska według stanu z 1941 r. Poznań 1946 s. 183.
R.: ROSPOND S[tanisław] Jęz. Pol., 1946, nr 6, s. 178—179.

KOHUTEK Ludwik: Słownik nazw miejscowych Pomorza Mazurskiego, zwanego Prusami Wschodnimi. Cieszyn 1945 s. 178; Uzupełnienie s. 14.
R.: ROSPOND S[tanisław], Jęz. Pol., 1945, nr 6, na s. 179.

ROSPOND Stanisław: Dlaczego Giżycko, Mrągowo, Kętrzyn, Samulewo, Kajkowo? Jantar, 1946, z. 3 s. 72—74.

Archeologia i historia

GLEMMA Tadeusz: Działyński Erazm /+ 1573/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, na s. 79.

GÓRSKI Karol: Państwo Krzyżackie w Prusach. Gdańsk 1946 s. 295.

R.: JASIENICA Paweł. Tyg. Powsz., 1946, nr 48, na s. 8.

GRABOWSKI August Maksymilian: Podróż do Prus. /1844/. Życiorysem autora i objaśnieniami opatrzyła Krystyna PIERADZKA. Warszawa 1946 Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych. s. 43 — (Biblioteka Popularno-Naukowa. Seria: Ziemie Odzyskane).

KAWECKA-GRYCZOWA Alodia: Zarys dziejów piśmiennictwa polskiego w Prusach Wschodnich. Warszawa 1946 Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych s. 115 — (Biblioteka Popularno - Naukowa. Seria: Ziemie Odzyskane).

MAŃKOWSKI Alfons: Działyński Michał Erazm /+ krótko po 1657 r./. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, na s. 91.

PIWARSKI Kazimierz: Działyński Jan /+ 1692/3/. Pol. sł. biogr., t. 6, z. 1, na s. 84.

PIWARSKI Kazimierz: Dzieje Prus Wschodnich w czasach nowożytnych. Gdańsk 1946 s. 384.

R.: GRZYBOWSKI Konstanty, Odrodz., 1946, nr 47, na s. 10.

ZAJĄCZKOWSKI Stanisław: Dzieje Zakonu Krzyżackiego. Łódź 1946 s. 138.

R.: LABUDA Gerard, Przegl. Zach., 1946, nr 12, s. 1081—1082.

Zagadnienia kulturalne

ANTONIEWICZ Jerzy: Stan zachowania zbiorów prehistorycznych na Warmii, Północnym Mazowszu i na Dolnym Powiślu. Z Otchł. Wieków, 1946, z 11/12, s. 92—96.

BOHUCKI Jan: Szkoła polska na Mazurach i Warmii. Olsztyn 1946 s. 15 — Instytut Mazurski w Olsztynie. Komunik. D. I. N. nr 4/6.

MAŁŁEK Karol: Jutrznia mazurska na Gody. Olsztyn 1946 s. 61.

R.: ANTONIEWICZ J[erzy], Odra, 1947, nr 1, na s. 6.

WYSTAWA prac okręgu pomorskiego. (Katalog wystawy). Grudzień 1946 — Styczeń 1947. [Wyd.:] Związek Polskich Artystów Plastyków. [Olsztyn 1946] Muzeum Mazurskie s. 14.

Zagadnienia gospodarcze

BŁACHNIA Aleksander: Z ziemi warmińskiej. [Reportaż]. Dziś i Jutro, 1946, nr 47, na s. 3.

KONFERENCJA Gospodarcza n[a] t[emat] Pomorza Wschodniego. Bydgoszcz 1946 s.4 — Instytut Bałtycki. Wydział Pomorzoznawczy. Komunik. D. I. N. nr 19.

KURKOWSKA H.: Problemy mazurskie. Rada Narod., 1946, nr 45/46, s. 13—15.

MRÓZ Lucjan: Sprawa lasów Pomorza Wschodniego. Opracowanie dyskusyjne. Gdańsk 1946 Instytut Bałtycki s. X, 57 — Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego. (Materiały i Referaty).

Zagadnienia społeczne

ANTONIEWICZ J[erzy]: Zapiski olsztyńskie. [Problem ludności tubylczej]. Odra, 1946, nr 43, na s. 6.

PIETRZAK-PAWŁOWSKI Kazimierz: Mazurzy i Warmiacy aktywizują się. Przegl. Zach., 1946, nr 12, s. 1060—1062.

ZAŻEMBŁOWSKI Józef: Zagadnienie osadnictwa na Mazurach. Kłosy, 1946, nr 21, s. 320—321.

WYDAWNICTWA NADESŁANE

Z Państw. Zakładów Wydawnictw Szkolnych

BEDNORZ Zbyszko: Od Opola do Wrocławia. Warszawa 1946. S. 55 (Biblioteka Popularno-Naukowa. Seria: Ziemie Odzyskane).

GRABOWSKI August Maksymilian: Podróż do Prus (1844). Opracowała Krystyna Pieradzka. Warszawa 1946. S. 43. (Bibl. Popul.-Naukowa. Seria: Ziemie Odzyskane).

GUSTOWSKI Leszek: Polska a Pomorze Odrzańskie. Zarys historyczny. Warszawa 1946. S. 45. (Bibl. Popul.-Naukowa. Seria: Ziemie Odzyskane).

KAWECKA-GRYCZOWA Alodia: Zarys dziejów piśmiennictwa polskiego w Prusach Wschodnich. Warszawa 1946. S. 115. (Bibl. Popul.-Naukowa. Seria: Ziemie Odzyskane).

KOCHAŃSKI Witold: Bratni szczep Łużyczan. Warszawa 1946. S. 120. (Biblioteka Popularno-Naukowa. Seria: Ziemie Odzyskane).

MANTEUFFEL Jerzy: Książka w starożytności. Warszawa 1947. S. 64. (Biblioteka Popularno-Naukowa. Seria: Kultura Starożytna).

OLECHOWSKI Gustaw: Zwiedzamy Danię. Warszawa 1946. S. 43. (Bibl. Popul.-Naukowa. Seria: Geograficzna).

SROKOWSKI Stanisław: Miasta i ludzie Prus Wschodnich. Warszawa 1946. S. 43. (Bibl. Popul.-Naukowa. Seria: Ziemie Odzyskane).

SZAFER Władysław: Epoka lodowa. Warszawa 1946. S. 116 (Bibl. Popul.-Naukowa. Seria: Przyrodnicza).

Inne

LEPSZY Kazimierz: Zarys dziejów marynarki polskiej. Wyd. M. Kott. Kraków 1947, Biblioteka Historyczna „Przeszłość Przyszłości".

MOŚCICKI Henryk: Ludzie wolni są braćmi. Wyd. M. Kott, Kraków 1947, Biblioteka Historyczna „Przeszłość Przyszłości".

KOMITET REDAKCYJNY: dr Józef Borowik, dr Maria Boduszyńska, mgr Andrzej Bukowski, Janusz Lewandowski, prof. Tadeusz Ocioszyński, Bolesław Srocki, dr Alfred Wielopolski

REDAKCJA: M. Boduszyńska, A. Bukowski, L. Lewandowski, B. Srocki.

Prenumerata „Jantara" za I półrocze r. 1947 wynosi z przesyłką zł 210,—
Cena pojedyńczego zeszytu zł 110,—

REDAKCJA I ADMINISTRACJA „JANTARA"
INSTYTUT BAŁTYCKI, BYDGOSZCZ, Al. 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Konto PKO Bydgoszcz nr VI-165

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
R. 1945/46

A. Bolewski: Związki wytwórczości mineralnej z polskimi portami morskimi, str. 116

K. Demel. Życie morza. Zarys oceanografii biologicznej, str. 444 + 20 ndl.

Flota handlowa, żegluga, rybołówstwo morskie. Zbiór przepisów prawnych, str. 184.

K. Górski. Państwo Krzyżackie w Prusach, str. 295.

K. Lepszy: Dzieje floty polskiej, str. 352.

K. Maleczyński. Polska i Pomorze Zachodnie w walce z Niemcami w XIV i XV w., str. 117.

T. Mieczyński. Mapa gleb b. Prus Wschodnich z dokumentacją. str. 60.

T. Mieczyński. Gleby b. terytorium Gdańska, str. 24 z barwną mapą 1 : 250.000.

T. Mieczyński: Gleby i wytwórczość Pomorza Zachodniego, str. 40 z barwną mapą 1:500.000.

L. Mróz. Sprawa lasów Pomorza Wschodniego, str. 60.

T. Ocioszyński: Przemiany w światowej żegludze morskiej, str. 75.

K. Piwarski. Dzieje Prus Wsch. w czasach nowożytnych, str. 384.

K. Piwarski. Dzieje Gdańska w zarysie, str. 301.

Wł. Sowiński. Zarys morskiego prawa handlowego, str. 210.

Specjalizacja polskich portów morskich, Protokół obrad oraz referaty naukowe wygłoszone na I Konferencji Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego dn. 14—15. VI. 1946, str. 251.

B. Srocki: Polska i nowe Niemcy, str. 35.

B. Srocki Nowa Polska i nowe Niemcy. Szkice i studia, str. 144.

St. Srokowski: Pomorze Zachodnie. Studium geograficzne, gospodarcze i społeczne, str. 258.

Stan i potrzeby gospodarcze Pomorza Wschodniego. Referaty, dyskusja i rezolucja Konferencji Naukowej Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy 12—13. XII. 1946, str. 300.

J. Szaflarski. Mapa fizyczno-administracyjna Pomorza Wschodniego 1 : 500.000 ze skorowidzem.

A. Wielopolski. Bydgoszcz, nowe zadania i widoki rozwoju, str. 20.

A. Wielopolski. Elbląg, dzieje i przyszłość, str. 32.

Wydawnictwa periodyczne

„Jantar", przegląd naukowy zagadnień pomorskich i bałtyckich, rok (V) II.

Biuletyn Informacyjny Morski, rok III.

Komunikaty Działu Informacji Naukowej Wydziału Pomorzoznawczego Instytutu Bałtyckiego.

Komunikaty Gospodarczego Archiwum Morskiego Wydziału Morskiego Instytutu Bałtyckiego.